

Bebauungsplan Nr. 486 **Mecklenbeck – verlegte Heroldstraße / neuer DB-Haltepunkt**

Der Entwurf des Bebauungsplanes hat vom 16.10. bis zum 16.11.2006 öffentlich ausgelegen. Zur Offenlegung wurden folgende Stellungnahmen vorgetragen:

1. Der **Arbeitskreis Verkehrsberuhigung Mecklenbeck (AVM)** regte zur Offenlegung des Entwurfes des Bebauungsplanes Nr. 486 mit Schreiben vom 12.11.2006 an, die nachfolgenden Aspekte bei der Planung zu berücksichtigen. Der AVM befürchtet tiefgreifende Einschnitte bzgl. der Wohnqualität und Verkehrssicherheit in der Waldweg-Siedlung (Mecklenbeck südlich der Bahnlinie) zugunsten überörtlicher Verkehrsplanung. Soweit die genannten Bedenken des AVM von weiteren Eingebnern geäußert wurden, ist dies nachfolgend angegeben.

- a) Der **AVM und drei weitere Eingebner** regen die Bedarfsweise Erweiterung des Plangebietes (z. B. nach Süden) und Verknüpfung mit weiteren noch aufzustellenden Bebauungsplänen an (Planungssicherheit durch zeitgleiche Verabschiedung).

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Erweiterung des Plangebietes über das dem Bebauungsplanentwurf Nr. 486 zugrunde liegende Plangebiet hinaus ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.26).

- b) Der **AVM und drei weitere Eingebner** regen die Erstellung von politischen Zielen und planerischen Grundsätzen das Waldweggebiet betreffend an. Hierbei sind die infrastrukturellen und integrativen Entwicklungen von Mecklenbeck zu berücksichtigen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Erstellung von weiteren politischen Zielen und planerischen Grundsätzen über das dem Bebauungsplanentwurf Nr. 486 zugrunde liegende Planungsziel hinaus ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.27).

- c) Der **AVM und vier weitere Eingebner** regen die Einbettung des Planvorhabens in klare, transparente und koordinierte Zielvorgaben für die Verkehrsinfrastruktur im Westen von Münster an. U. a. ist ein Gesamtkonzept für den westtangentialen Verkehr zu entwickeln. Mecklenbeck hat ein Recht auf eine Ortsumgehung.

Stellungnahme der Verwaltung:

In den vergangenen 30 Jahren hat es wiederholt Überlegungen gegeben, die Heroldstraße vom Verkehr zu entlasten. Eine Möglichkeit wurde u. a. darin gesehen, eine Verbindungsstraße zu planen, die den Kappenberger Damm mit der Weseler Straße verbinden sollte. Diese Zielvorstellungen wurden jedoch u. a. aus Kostengründen wieder verworfen und mit der 49. Änderung des Flächennutzungsplanes vom 09.05.1980 aus diesem wieder gestrichen. U. a. hätte eine ca. 2 km lange Straße mit einem Brücken-

bauwerk über die B 51 und eine Unterführung der Bahntrasse der DB AG gebaut werden müssen.

Der Planungsausschuss des Rates der Stadt Münster hat jedoch im Jahre 1996 einen grundsätzlichen Handlungsbedarf zur Beseitigung des plangleichen Bahnüberganges Heroldstraße anerkannt und somit auch eine klare Zielvorgabe für die Verkehrsinfrastruktur im Westen von Münster festgestellt. Die Verwaltung wurde daraufhin beauftragt, Vorentwurfsplanungen zu entwickeln und eine Umweltverträglichkeitsstudie durchzuführen. Insgesamt sind 5 Neubauvarianten entwickelt und bewertet worden. Im Ergebnis dieser Variantenuntersuchung hat der Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft sodann am 01.06.1999 beschlossen, auf der Grundlage der Variante II B das Bebauungsplanverfahren zur Beseitigung des plangleichen Bahnüberganges einzuleiten. Damit liegen klare politische Zielvorgaben für die Verkehrsinfrastruktur vor.

Eine Beschlussfassung erübrigt sich.

- d) Der **AVM, der SPD Ortsverein Aaseestadt / Mecklenbeck und 36 weitere Eingebere** regen die Suche nach Alternativen an, die das Wohngebiet Mecklenbeck-Süd nicht weiter mit Verkehr belasten. Der Verkehr soll östlich der Waldwegsiedlung über eine neue Trasse zwischen Kappenberger Damm und Weseler Straße (Stadtteil-Umgehungsstraße) geführt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

In den vergangenen 30 Jahren hat es wiederholt Überlegungen gegeben, die Heroldstraße vom Verkehr zu entlasten. Eine Möglichkeit wurde u. a. darin gesehen, eine Verbindungsstraße zu planen, die den Kappenberger Damm mit der Weseler Straße verbinden sollte. Diese Zielvorstellungen wurden jedoch u. a. aus Kostengründen wieder verworfen und mit der 49. Änderung des Flächennutzungsplanes vom 09.05.1980 aus diesem wieder gestrichen. U. a. hätte eine ca. 2 km lange Straße mit einem Brückenbauwerk über die B 51 und eine Unterführung der Bahntrasse der DB AG gebaut werden müssen.

Der Planungsausschuss des Rates der Stadt Münster hat jedoch im Jahre 1996 einen grundsätzlichen Handlungsbedarf zur Beseitigung des plangleichen Bahnüberganges Heroldstraße anerkannt und somit auch eine klare Zielvorgabe für die Verkehrsinfrastruktur im Westen von Münster festgestellt. Die Verwaltung wurde daraufhin beauftragt, Vorentwurfsplanungen zu entwickeln und eine Umweltverträglichkeitsstudie durchzuführen. Insgesamt sind 5 Neubauvarianten entwickelt und bewertet worden. Im Ergebnis dieser Variantenuntersuchung hat der Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft sodann am 01.06.1999 beschlossen, auf der Grundlage der Variante II B das Bebauungsplanverfahren zur Beseitigung des plangleichen Bahnüberganges einzuleiten.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.3).

- e) Der **AVM und drei weitere Eingebere** regen eine kritische Prüfung an, ob sich die beiden Planziele der Integration der Waldweg-Siedlung mit Mecklenbeck-Mitte und finden einer Lösung für den Durchgangsverkehr miteinander verknüpfen lassen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Bahnlinie mit dem sich nördlich anschließenden Gewerbegebiet sowie die Weseler Straße stellen für die Wohnbebauung des Stadtteils Mecklenbeck eine Zäsur dar. Mit der Variante II B wird eine Verkehrsführung aufgezeigt, die mit dazu beitragen soll, dass diese Zäsur überbrückt wird und die Wohnbebauungen Mecklenbeck-Mitte und Waldweg-Siedlung (Mecklenbeck südlich der Bahnlinie) am Knotenpunkt Weseler Straße/Meyerbeerstraße auf direktem Wege miteinander verknüpft werden. Durchgangsverkehr auf der Heroldstraße kann jedoch auch zukünftig nicht ausgeschlossen werden, da die Heroldstraße wie auch die Weseler Straße und der Dingbängerweg zum klassifizierten Straßennetz gehören und somit hinsichtlich ihrer Funktion im Straßennetz eine überörtliche Verkehrsbedeutung haben. Perspektivisch soll gemäß dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft vom 01.06.1999 eine Abstufung der Heroldstraße zur Gemeindestraße erfolgen.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.28).

- f) Der **AVM und 6 weitere Eingeber** haben erhebliche Zweifel an den Zahlen, die der Planung und der „Schalltechnischen Untersuchung“ zugrunde liegen und für den Prognosefall vorausgesagt werden. Ebenso wird bezweifelt, dass mit dem Autobahnanschluss Münster-Hiltrup die Heroldstraße um 1200 Kfz/24h weniger belastet wird als ohne Autobahnanschluss.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Verkehrsuntersuchung zum Hansa-BusinessPark lag ein geeichtes Verkehrsgrundnetz im Bestand zugrunde. Dieses umfasst das gesamte klassifizierte Straßennetz der Stadt Münster im Stadtgebiet sowie die städtischen Hauptverkehrsstraßen. Zusätzlich zum Verkehrsgrundnetz beinhaltet das Netzmodell noch weitere Netzelemente, die zur Feinverteilung der Verkehre und damit zur besseren Abbildung der Belastungssituation auf dem Verkehrsgrundnetz benötigt werden. Wesentliche Bestimmungsgrößen für eine Verkehrsprognose sind weiterhin Prognose-Rahmenbedingungen, die auf der Grundlage des aktuellen Flächennutzungsplanes der Stadt Münster ermittelt werden. In die Untersuchung des Prognosehorizontes fließen insbesondere Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur und der Siedlungs- und Gewerbestrukturen sowie diesbezügliche zukünftige Entwicklungen ein. Anhand der ersten Verkehrsuntersuchung zum „Autobahnanschluss Münster-Hiltrup – Belastungsermittlung und Auswirkungsanalyse“ der Ingenieurgruppe IVV Aachen aus dem Jahr 2000, wurden für das Jahr 2015 Verkehrsbelastungen auf der verlegten Heroldstraße in einer Größenordnung von 7700 Kfz/24h (Höhe Waldweg 5.700 Kfz/24h) prognostiziert.

Für den Fall, dass der Autobahnanschluss Münster-Hiltrup nicht gebaut würde, erhöht sich das Verkehrsaufkommen auf 8.900 Kfz/24h (Höhe Waldweg 6.700 Kfz/24h). Die Verkehrsreduzierung erklärt sich im Wesentlichen damit, dass derzeit über die Heroldstraße Ost-West-Verkehrsbeziehungen von Hiltrup Richtung Senden und in Gegenrichtung abgewickelt werden. Mit dem Autobahnanschluss Münster-Hiltrup wird dieser Verkehr dann die A1 und A 43 befahren. Im Vergleich hierzu werden anhand der neuesten Untersuchung (Stand Oktober 2007) zum Hansa-BusinessPark (als Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Autobahnanschluss Münster-Hiltrup aus dem Jahr 2000) für das Prognosejahr 2020 auf der verlegten Heroldstraße 7.800 Kfz/24h erwartet (mit dem geplanten Hansa-BusinessPark in Amelsbüren und dem Autobahnanschluss Münster-Hiltrup). Ohne den Autobahnanschluss Münster-Hiltrup und ohne den Hansa-BusinessPark muss mit Verkehrsbelastungen in einer Größenordnung von 8.800 Kfz/24h gerechnet werden.

Der Schwerverkehrsanteil wird bis zum Jahr 2020 von 2,3 % auf 4,3 % zunehmen. Diese prognostizierten Schwerverkehrsanteile sind im Vergleich zu anderen klassifizierten Straßen bzw. auch Gemeindestraßen des Vorbehaltsnetzes als unterdurchschnittlich bis normal einzustufen.

Die aktuellen Prognosewerte für das Jahr 2020 aus der Verkehrsuntersuchung zum Hansa-BusinessPark Münster (Stand Oktober 2007) lassen somit keinen signifikanten Unterschied im Vergleich zu den Ergebnissen aus der Verkehrsuntersuchung „Autobahnanschluss Münster-Hiltrup“ aus dem Jahr 2000 erkennen.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.20).

- g) Der **AVM und 12 weitere Eingeber** befürchten, dass mit der verschwenkten Heroldstraße eine Westtangente entsteht. Diese Straßenführung ist zugleich der neue Autobahnzubringer von der Weseler Straße (Abzweig Höhe „Appels“/Möbelgeschäft) in Richtung Autobahn A1 Münster-Dortmund. Hierfür ist die Heroldstraße deutlich zu eng. Problematisch ist auch die bestehende Autobahnbrücke Richtung Wiedastraße.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Hinweis, die verschwenkte Heroldstraße wird zum Autobahnzubringer von der Weseler Straße aus, wird weder durch die Verkehrsuntersuchung zum „Autobahnanschluss Münster-Hiltrup“ aus dem Jahre 2000 noch durch die Verkehrsuntersuchung zum Hansa-BusinessPark Münster (Stand Oktober 2007) belegt. Die Autobahnbrücke Wiedastraße ist hinsichtlich ihrer Funktion in Bezug auf die aktuellen und prognostizierten Verkehrsbelastungen als verkehrssicher einzustufen.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.7).

- h) Der **AVM, der SPD Ortsverein Aaseestadt / Mecklenbeck und 22 weitere Eingeber** regen an, eine ebenerdige Querung für Radfahrer und Fußgänger im Bereich des heutigen Bahnüberganges beizubehalten oder eine Querungshilfe als Brücke oder Fußgängertunnel vorzusehen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verlegung der Heroldstraße stellt eine Ersatzmaßnahme nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz da. Bei einer solchen Maßnahme gilt dann die Kostenfolge nach § 13 des Gesetzes, wonach die Kosten zwischen dem Baulastträger des Schienenweges der kreuzenden Eisenbahn, dem Träger der Baulast der kreuzenden Straße und dem Bund zu dritteln sind. Dieser Sachverhalt bedeutet auch, dass der Bahnübergang ohne Ausnahme aufgehoben wird. Mit der Aufgabe des Bahnüberganges Heroldstraße ist die Zielsetzung verbunden, die Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erhöhen. Die Schranke im Zuge der Kursbuchstrecke 408 (Münster-Coesfeld) bleibt erhalten, da hierüber weiterhin die Gebäude Heroldstraße 16 bis 24 sowie das Gebäude Heroldstraße 23 (Getränkemarkt) erschlossen werden müssen. Die vorgenannten Gebäude liegen künftig an einer Sackgasse und sind nur noch aus Richtung Norden von der Weseler Straße aus erreichbar. Eine Brücken- oder Tunnellösung als Einzelbauwerk für Fußgänger und Radfahrer im Verlauf des vorhandenen Bahnüberganges Heroldstraße wird in Bezug auf Kosten und Nutzen, Machbarkeit und Akzeptanz als unverhältnismäßig eingestuft.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.1).

- i) Der **AVM und 9 weitere Eingebere** regen an, den Fußgänger- und Radfahrerverkehr möglichst vom Autoverkehr (vor allem vom Durchgangsverkehr) zu entkoppeln und östlich des Wohngebietes einen Geh- und Radweg bis zur verlegten Heroldstraße zu planen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Mit der Entwicklung der laut FNP 2010 ausgewiesenen Wohnbauflächen östlich der Straßen Hafkhorst, Ripenhorst und Rockbusch ist auch eine eigenständige Geh- und Radwegachse innerhalb dieses geplanten Neubaugebietes städtebaulich angedacht. Zielsetzung ist, Radfahrer und Fußgänger der Waldweg-Siedlung auf diesen Geh- und Radweg mit Anschluss an die geplante Fußgängerlichtsignalanlage der verlegten Heroldstraße südlich der Unterführung zu führen. Radfahrer und Fußgänger könnten sich sodann problemlos in Richtung des Bahnseitenweges oder auch zur Weseler Straße hin verändern. Hierzu bedarf es keines gesonderten Planungsauftrages. Voraussetzung ist jedoch die Realisierung der verlegten Heroldstraße.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird gefolgt (Beschlusspunkt 1.2.1).

- j) Der **AVM und 3 weitere Eingebere** sehen die gegenüberliegenden Schallschutzwände entlang der verschwenkten Heroldstraße am Bahndamm als besonders kritisch an, da sie Reflexion hervorrufen können. Über die tatsächliche Schallimmissionsbelastung des Wohngebietes ist nur schwer eine Aussage zu treffen. Für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr entstehen in dieser Trasse erhöhte Belastungen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Schallimmissionen im Neubaubereich wurden in einer schalltechnischen Untersuchung mit dem Ergebnis prognostiziert, dass ohne geeignete Lärmschutzmaßnahmen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) auftreten werden. Als Verringerungsmaßnahmen sind deshalb aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Zum Schutz der Wohnbebauung ist südlich der verlegten Heroldstraße eine 2,5 m hohe Lärmschutzwand geplant. Diese Lärmschutzwand wird zur Vermeidung von Reflexionen als hoch absorbierende Wand ausgeführt. Hierdurch werden Pegelminderungen von bis zu 13 dB(A) (Hafkhorst 41) erreicht. Für die überwiegende Bebauung sind durch die Lärmschutzwand Pegelminderungen zwischen 6 und 8 dB(A) zu erwarten. Die so erzielten Pegelminderungen führen dazu, dass die maßgebenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden und die Anordnung höherer Lärmschutzwände über 2,5 m hinaus nicht erforderlich wird. Für 5 der im Neubaubereich befindlichen und im Rahmen des vorliegenden Entwurfes nachgewiesenen Gebäude sind die Anspruchsgrundvoraussetzungen für passiven Lärmschutz erfüllt, da eine Überschreitung der maßgebenden Immissionsgrenzwerte gemäß VLärmSchR 97 (Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes) gegeben ist. Die Gebäude liegen nicht im Einflussbereich des aktiven Lärmschutzes (Lärmschutzwand).

Wie zuvor jedoch bereits angeführt, wird die der Wohnbebauung anliegende geplante Lärmschutzwand mit hoch absorbierenden Wandelementen ausgestattet. Mehrfachreflexionen sind demnach zwischen der Schallschutzwand der DB AG und der geplanten Lärmschutzwand nicht zu erwarten. Des Weiteren ist regelmäßig davon auszugehen,

dass Fußgänger und Radfahrer diesen Teil der Heroldstraße nicht zum Verweilen aufsuchen und somit nur einer kurzen Expositionsdauer unterliegen. Die Mehrzahl der Fußgänger und Radfahrer wird die östlich der Waldwegsiedlung geplanten Wegeverbindungen nutzen (s. Punkt 1i).

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.29).

- k) Der **AVM und 3 weitere Eingebere** geben zu Bedenken, dass sich für den nicht motorisierten Individualverkehr Verkehr die Belastungen durch Smogbildung bei sicher zunehmenden Rückstaus in der Unterführung erhöhen werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Es ist geplant, den Knotenpunkt Weseler Straße/Meyerbeerstraße/ Heroldstraße, wie auch die vor- und nachgelagerten Knotenpunkte, signaltechnisch umzurüsten. Zielsetzung ist, den Verkehrsablauf in Abhängigkeit des Verkehrsaufkommens und der hierdurch hervorgerufenen Schadstoffemissionen durch eine neue, zukunftsorientierte Signaltechnik zu optimieren. Im Ergebnis ist davon auszugehen, dass Rückstauerscheinungen bis in die Unterführung hinein nicht zu erwarten sind. Der Aufenthalt von Fußgängern und Radfahrern in diesem Bereich dürfte eher die Ausnahme als die Regel sein und sich auf eine kurzzeitige Durchfahrt bzw. kurzzeitigen Durchgang beschränken. Gefährdungspotenziale durch Smog im Bereich der Unterführung sind nicht zu erwarten.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.30).

- l) Der **AVM und 9 weitere Eingebere** regen Radverkehrsanlagen an der vorhandenen Heroldstraße bis zum Anschluss an den gemeinsamen Geh- und Radweg Wiedastraße an.

Stellungnahme der Verwaltung:

Für Straßen mit Verkehrsbelastungen von 5000 – 10000 DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr in Pkw/d) empfehlen sich vom Grundsatz her Radverkehrsanlagen in Form von Radwegen, Radfahrstreifen oder auch Schutzstreifen. Im Bereich der verlegten Heroldstraße wird dieser Ansatz planungsseitig berücksichtigt. Die Planung von Radverkehrsanlagen im Altbestand Heroldstraße ist jedoch nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass mit der Entwicklung der laut FNP 2010 ausgewiesenen Wohnbauflächen östlich der Straßen Hafkhorst, Ripenhorst und Rockbusch eine eigenständige Geh- und Radwegachse innerhalb dieses geplanten Neubaugebietes städtebaulich angedacht ist. Zielsetzung ist, Radfahrer und Fußgänger der Waldweg-Siedlung auf diesen Geh- und Radweg mit Anschluss an die geplante Fußgängerlichtsignalanlage der verlegten Heroldstraße südlich der Unterführung zu führen. Radfahrer und Fußgänger könnten sich sodann problemlos in Richtung des Bahnseitenweges oder auch zur Weseler Straße hin verändern. Hierzu bedarf es keines gesonderten Planungsauftrages. Voraussetzung ist jedoch die Realisierung der verlegten Heroldstraße.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.34).

- m) Der **AVM und 13 weitere Eingebere** regen an, für Fußgänger und Radfahrer im Bereich des geplanten Linksabbiegers Heroldstraße/Am Getterbach eine Fußgängerlichtsignalanlage als Querungshilfe vorzusehen, da die Sichtbeziehungen auf die geplante Mittelinsel nicht gewährleistet sind.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird im Detail untersucht und entschieden werden, ob aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Fußgängerlichtsignalanlage oder auch eine Mittelinsel als Querungshilfe zu realisieren ist.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.31).

- n) Der **AVM und 3 weitere Eingebere** regen an, dass die Lichtsignalanlage vor der Einfahrt in die Bahnunterführung mit dem signalisierten Knotenpunkt Weseler Straße/Meyerbeerstraße synchronisiert wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Fußgängerlichtsignalanlage an der verlegten Heroldstraße wird mit der Lichtsignalanlage des Knotenpunktes Weseler Straße/ Meyerbeerstraße koordiniert.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.3).

- o) Der **AVM und 4 weitere Eingebere** regen an, einen zusätzlichen Geh- und Radweg auf der Südseite der verschwenkten Heroldstraße einzuplanen, da ein einseitiger Geh- und Radweg in 3 m Breite auf der Nordseite als nicht ausreichend angesehen wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Ab dem Einmündungsbereich „Am Getterbach“ ist auf der Nordseite ein 3 m breiter kombinierter Zweirichtungsgeh- und -radweg geplant. Die Abgrenzung zum fließenden Kfz-Verkehr erfolgt durch einen mit Bäumen besetzten Grünstreifen. Nachfolgend ab der Verschwenkung der Trasse nach Süden in Höhe des Hauses Hafkhorst 41 sind getrennte Zweirichtungsgeh- und -radwege in einer Breite von jeweils 3 m bis zur Weseler Straße vorgesehen, da die Straßenunterführung gleichzeitig die fußläufige Erschließung des geplanten Haltepunktes übernehmen wird. Durch die Trennung des Fußgänger- und Radverkehrs sollen Konflikte im Bereich der Unterführung zwischen schnell fahrenden Radfahrern und Fußgängern vermieden werden. Die geplanten Geh- und Radwege werden insgesamt als ausreichend dimensioniert angesehen.

Eine alternative und ergänzende eigenständige Geh- und Radwegführung ist mit der Entwicklung der laut FNP 2010 ausgewiesenen Wohnbauflächen östlich der Straßen Hafkhorst, Ripenhorst und Rockbusch innerhalb dieses Wohngebietes städtebaulich angedacht. Zielsetzung ist, Radfahrer und Fußgänger der Waldweg-Siedlung über die Straßen Hafkhorst, Ripenhorst und Rockbusch auf diesen Geh- und Radweg mit Anschluss an die geplante Fußgängerlichtsignalanlage der verlegten Heroldstraße südlich der Unterführung zu führen. Radfahrer und Fußgänger können sich sodann konfliktfrei in Richtung des Bahnseitenweges oder auch zur Weseler Straße hin verändern. Voraussetzung ist jedoch die Realisierung der verlegten Heroldstraße.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.5).

- p) Der **AVM und 9 weitere Einggeber** geben zu Bedenken, dass der Entwurf des Bebauungsplanes in verkehrstechnischer Hinsicht große Defizite aufweist, die zu Staus und Verkehrsproblemen führen werden. Die geplante Linienführung ist unübersichtlich, gefährlich (enge Kurven, keine Ausweichstellen, keine Fluchtmöglichkeiten) und optisch grauenhaft.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die der Planung zugrunde gelegten Planungsparameter sind regelkonform und verkehrssicher. Zur Eingriffsminimierung wurde entsprechend den RAST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006) unter Beachtung einer Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h ein Kurvenradius von 50 m gewählt. Da auf Beschluss des Planungsausschusses vom 01.06.1999 die Heroldstraße von einer Kreisstraße zu einer Gemeindestraße abgestuft werden soll, sind Ausbaustandard und Verkehrsfunktion miteinander vereinbar.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.15).

- q) Der **AVM und 23 weitere Einggeber** geben zu Bedenken, dass die geplante Unterführung für Fußgänger (insbesondere für kleine Kinder) und Radfahrer zu gefährlich und nicht zumutbar ist (4 % Längsneigung, nicht behindertengerecht, Geh- und Radwegbreite zu schmal, Immissionen). Des Weiteren wird eine Längsneigung von 6,5 % für Kfz auf einer Länge von 100 m zwischen Weseler Straße und Unterführung insbesondere im Winter als extrem nachteilig und gefährlich angesehen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Straßenverkehrsanlage „verlegte Heroldstraße“ wird nach dem neuesten Stand der Technik richtlinienkonform geplant. Hierbei steht die Verkehrssicherheit im Vordergrund. Die Längsneigungen (Steigung) liegen innerhalb der laut RAST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006) empfohlenen Einsatzgrenzen von 8 % bzw. 4 %.

Die lichte Durchfahrtshöhe für den getrennten Zweirichtungsgeh- und -radweg wird im Bereich der Unterführung auf 2,50 m reduziert. Hierdurch verringert sich die Längsneigung für den Fußgänger und Radfahrer nördlich der Bahn auf 4 % und südlich der Bahn auf 1,3 %. Die so erzielten Längsneigungen gewährleisten auch eine Befahrbarkeit für Rollstuhlfahrer gemäß DIN 18030 (Barrierefreies Bauen). Hinsichtlich der Verkehrsräume für den Fußgänger- und Radverkehr ist festzustellen, dass im Bereich der Unterführung eigenständige 3 m breite verkehrssichere Wege geplant sind.

Für Kfz ist die ausgewiesene Längsneigung von 6,5 % gleichfalls als regelkonform und verkehrssicher anzusehen.

Gemäß den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsstudie ist die zu erwartende Immissionssituation entlang der Heroldstraße als unproblematisch einzustufen. Diese Einschätzung wird auch durch die Erkenntnisse des Berichtes zum „Aktionsprogramm Umwelt und Gesundheit NRW (APUG, 2004“ gestützt. Demnach ist gemessen an dem prognostizierten Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der Durchlüftungsverhältnisse nicht mit einer Schadstoffbelastung der Luft über den Grenzwerten der 22. BImSchV (Verordnung über Immissionswerte) zu rechnen.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.8).

- r) Der **AVM und 6 weitere Einggeber** geben zu Bedenken, dass durch die immer häufiger auftretenden Extremwetterlagen die Unterführung durch Wasser, Unfälle und Glatteis blockiert wird. Damit entstehen auch Probleme in der Versorgung des Waldweggebietes mit Einsatzfahrzeugen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die verlegte Heroldstraße wird in entwässerungstechnischer Hinsicht nach dem neuesten Stand der Technik geplant und nachfolgend unter Verkehr auch so unterhalten. Um Schnee- und Glatteisgefahren vorzubeugen, ist für die Stadt Münster ein Winterdienst im Einsatz. Störungen des Verkehrsablaufes bzw. Unfälle, die auf vorgenannte Unwägbarkeiten zurückzuführen sind, können somit regelmäßig ausgeschlossen werden. Die Versorgung des Waldweggebietes kann auch zukünftig mit einer verlegten Heroldstraße als gesichert angesehen werden.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.32).

- s) Der **AVM und 3 weitere Einggeber** geben zu Bedenken, dass die Unterführung mit 40 m deutlich zu lang ausgefallen ist. Dies entspricht nicht der Erwartungshaltung der Bürger. Für Fußgänger und Radfahrer bestehen Gefahrenmomente, die sich nur durch einen Rückbau der Gleise eindämmen lassen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Dem aktuellen Planungsstand liegt das Betriebskonzept der Deutschen Bahn AG zugrunde. Eine Entscheidung zum Rückbau von Gleisanlagen kann einseitig seitens der Stadt Münster nicht getroffen werden. Für den Fall, dass im weiteren Planungsprozess Gleisanlagen von der DB AG aufgegeben werden, würde dieser Sachverhalt zu einer Überprüfung und Korrektur der Planung führen.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.33).

- t) Der **AVM und 4 weitere Einggeber** regen an, zusätzlich zum Rückbau der Gleise auch die Erschließungsstraße zum Haus Heroldstraße 25 auf die Südseite der Einfahrtsskurve zu verlegen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Haus Heroldstraße 25 wird gegenwärtig über den vorhandenen Bahnseitenweg mit Anbindung an die Heroldstraße in Höhe des Bahnübergangs verkehrlich erschlossen. Der Bau einer neuen Erschließungsstraße mit Anbindung an die Südseite der verlegten Heroldstraße kurz vor der Unterführung, wird aufgrund der Unverhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen nicht befürwortet.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.25).

- u) Der **AVM und 8 weitere Einggeber** geben zu Bedenken, dass nicht nur unter den sieben Gleisen ein Angstrraum geschaffen wird. Mangelnde soziale Kontrolle und fehlende Ausweichmöglichkeiten sind auch auf der gesamten Strecke in der Schallschutzwandtrasse vorhanden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Unterführungen werden von vielen Menschen als Angstraum empfunden. In der Konsequenz könnte sich demnach eine Überführung auf den ersten Blick als die bessere Lösung darstellen. Diese wäre jedoch für den Fall der verlegten Heroldstraße nur äußerst schwierig mit einer Straßenlängsneigung von ca. 8 % zu realisieren. Gegenüber einer Unterführung hätte eine derartige Überführung den Nachteil, dass auch Radfahrer und Fußgänger in dieser Längsneigung geführt werden müssten. Eine Überführung könnte somit nicht behindertengerecht ausgebildet werden. Des Weiteren würde sich der Zugang zur P&R- und B&R-Anlage des geplanten Haltepunktes entsprechend schwieriger gestalten. Aus vorgenannten Gründen wurde im Rahmen der Abwägung entschieden, die verlegte Heroldstraße als Unterführung zu planen.

Die Stadt Münster wird als Vorhabenträgerin im Rahmen der Ausführungsplanung zur verlegten Heroldstraße darauf achten, dass durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen das subjektive Gefühl eines Angstraumes weitgehend vermieden wird.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.9).

- v) Der **AVM und 8 weitere Einggeber** regen an, dass für Fußgänger und Radfahrer alternative Wege im Rahmen der vorliegenden Planung verbindlich fixiert werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Mit der Entwicklung der laut FNP 2010 ausgewiesenen Wohnbauflächen östlich der Straßen Hafkhorst, Ripenhorst und Rockbusch, ist auch eine eigenständige Geh- und Radwegachse innerhalb dieses Wohngebietes städtebaulich angedacht. Zielsetzung ist, Radfahrer und Fußgänger der Waldweg-Siedlung über die Straßen Hafkhorst, Ripenhorst und Rockbusch auf diesen Geh- und Radweg mit Anschluss an die geplante Fußgängerlichtsignalanlage der verlegten Heroldstraße südlich der Unterführung zu führen. Radfahrer und Fußgänger können sich sodann konfliktfrei in Richtung des Bahnseitenweges oder auch zur Weseler Straße hin verändern. Voraussetzung ist jedoch die Realisierung der verlegten Heroldstraße.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird gefolgt (Beschlusspunkt 1.2.1).

- w) Der **AVM und 1 weiterer Einggeber** regen an, dass zur Absicherung der Gefahrenpunkte entlang der Autotrasse verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung und ein Verbot von Gefahrguttransportern im Bereich der Schallschutzwandtrasse erforderlich ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

Verkehrsregelnde und verkehrsbeschränkende Maßnahmen sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.41).

- x) Der **AVM und 8 weitere Einggeber** regen an, dass die ursprünglichen Planungsansätze, auch für die Kursbuchstrecke 425 (MS – Essen) einen Halt vorzusehen, wieder aufgenommen werden. Hier ist erneut mit der Bahn zu verhandeln, um auch für die Kursbuchstrecke 425 ein attraktives Angebot zu ermöglichen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Planung des Haltepunktes Mecklenbeck ist gemäß dem Betriebskonzept der DB AG nur auf die Kursbuchstrecke 408 (Münster-Coesfeld) ausgerichtet. Die Einbeziehung der Kursbuchstrecke 425 (Münster-Essen) in die Planung des Haltepunktes Mecklenbeck wurde nach wiederholter Prüfung und unter Zugrundelegung des Betriebskonzeptes seitens der DB AG nicht mehr befürwortet. Der Integrale Taktfahrplan (ITF) sieht mit der Realisierung des Haltepunktes Mecklenbeck einen 30-Minutentakt je Fahrtrichtung auf der Kursbuchstrecke 408 vor.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.23).

- y) Der **AVM und 3 weitere Eingebere** regen an, dass der Haltepunkt Mecklenbeck für die Kursbuchstrecke 408 mit einem Seitenbahnsteig anstatt wie geplant mit einem Inselbahnsteig ausgestattet wird. Dadurch entfällt der Gefahrenpunkt des seitlichen Treppenaufstiegs in der Unterführung.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Anschluss an die Offenlegung wurde die Planung für den Haltepunkt weiter entwickelt. Nach der zwischen der DB Netz AG, der DB Station und Service AG, dem Zweckverband SPNV Münsterland und der Stadt Münster abgestimmten Haltepunktplanung ist kein Bahnsteigzugang aus der Unterführung heraus mehr vorgesehen. Der Zugang des Inselbahnsteigs erfolgt höhengleich vor Kopf aus Richtung der P&R- und B&R-Anlage. Damit ist ein Zugang für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen gewährleistet.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.35).

- z) Der **AVM und 1 weiterer Eingebere** geben zu Bedenken, dass durch den vorliegenden Bebauungsplan ein Kostenrisiko entsteht. Die genannten Planungsmängel und Fehler sind durch geeignete Folgemaßnahmen auszugleichen. Unter anderem sind dies gekoppelte Ampelschaltungen für den Durchgangsverkehr, Fahrbahnbeheizung im Winter wegen einer 6,5 % Steigung und einer zu engen Kurve, Videoüberwachung an gefährlichen Stellen, Beleuchtungsmaßnahmen und ein Aufzug zum Inselbahnsteig.

Stellungnahme der Verwaltung:

Mit der Aufstellung eines Bebauungsplanes soll Planungsrecht geschaffen werden. Mögliche Risiken bzgl. einer fehlerhaften oder unzureichenden Kostenschätzung und einer hierauf aufbauenden Finanzierungsstrategie sind nicht Gegenstand eines Bauleitplanverfahrens. Im Rahmen der weiterführenden Entwurfs- und Ausführungsplanung werden die getroffenen Annahmen überprüft und fortgeschrieben.

Der Knotenpunkt Weseler Straße/Meyerbeerstraße/verlegte Heroldstraße sowie die vor- und nachgelagerten Knotenpunkte sollen mittelfristig signaltechnisch umgerüstet werden. Der Verkehrsablauf wird dann in Abhängigkeit des Verkehrsaufkommens und der hierdurch hervorgerufenen Schadstoffemissionen durch eine neue, zukunftsorientierte Signaltechnik gesteuert. Stautendenzen werden durch diese neue Signaltechnik frühzeitiger erkannt, wodurch wiederum die Verkehrsabläufe zeitnaher verstetigt werden können.

Eine Fahrbahnbeheizung für den Winter zwischen der Weseler Straße und der Unterführung ist nicht vorgesehen und entbehrt auch im Hinblick auf den Winterdienst jeder Grundlage.

Im Rahmen der weiterführenden Planung wird in Abstimmung mit der DB AG festgelegt, inwieweit die Notwendigkeit einer Videoüberwachung zu sehen ist. In gleicher Weise bedarf es einer Abstimmung bzgl. der Bahnsteigausstattung und Beleuchtung.

Im Anschluss an die Offenlegung wurde die Planung für den Haltepunkt weiter entwickelt. Nach der zwischen der DB Netz AG, der DB Station und Service AG, dem Zweckverband SPNV Münsterland und der Stadt Münster abgestimmten Haltepunktsplanung ist kein direkter Bahnsteigzugang aus der Unterführung heraus mehr vorgesehen. Der Zugang des Inselbahnsteigs erfolgt höhengleich vor Kopf aus Richtung der P&R- und B&R-Anlage.

Die Straßenbeleuchtung wird unter Beachtung der Euronorm EN 13 201 so geplant, dass sie die Sicherheit der Menschen fördert und die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.46).

2. **Drei Eingebere** regen an, die Heroldstraße als Tempo 30-Zone auszuweisen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Verkehrsregelnde Maßnahmen sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.2).

3. **Zehn Eingebere** geben zu Bedenken, dass die Heroldstraße in ihrer Breite gar nicht auf ein so hohes Verkehrsaufkommen ausgerichtet ist. Wie sollen Kinder und andere Radfahrer diese Straße, die keinen Radweg aufweist, benutzen? Hier sieht die Eingeberein ein ganz hohes Gefahrenpotenzial.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Planung von Radverkehrsanlagen im Altbestand Heroldstraße ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Hierzu bedarf es einer gesonderten Planung.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass mit der Entwicklung der laut FNP 2010 ausgewiesenen Wohnbauflächen östlich der Straßen Hafkhorst, Ripenhorst und Rockbusch eine eigenständige Geh- und Radwegverbindung innerhalb dieses Wohngebietes städtebaulich angedacht ist. Zielsetzung ist, Radfahrer und Fußgänger der Waldweg-Siedlung über die Straßen Hafkhorst, Ripenhorst und Rockbusch auf diesen Geh- und Radweg mit Anschluss an die geplante Fußgängerlichtsignalanlage der verlegten Heroldstraße südlich der Unterführung zu führen. Radfahrer und Fußgänger könnten sich sodann problemlos in Richtung des Bahnseitenweges oder auch zur Weseler Straße hin verändern. Die Planung dieser Wegeverbindung erfolgt mit der Aufstellung des Bebauungsplanes zu diesem neuen Wohngebiet. Voraussetzung ist jedoch die Realisierung der verlegten Heroldstraße (s. hierzu Beschlusspunkt 1.2.1).

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.4).

4. **Drei Eingeber** geben zu Bedenken, dass mit einer Verlegung der Heroldstraße diese zu einem Autobahnzubringer wird. Auf diese Weise ginge ein Großteil an Lkw-Verkehr mitten durch ein Wohngebiet. Die Heroldstraße ist deshalb für den Lkw-Verkehr zu sperren.

Stellungnahme der Verwaltung:

Verkehrsregelnde Maßnahmen sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.6).

5. **Elf Eingeber** haben Bedenken, dass die Waldweg-Siedlung vom Gemeindezentrum Mecklenbeck abgehängt und isoliert wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Bahnlinie mit dem sich nördlich anschließenden Gewerbegebiet sowie die Weseler Straße stellen für die Wohnbebauung des Stadtteils Mecklenbeck eine Zäsur dar. Mit der Variante II B wird eine Verkehrsführung aufgezeigt, die mit dazu beitragen soll, dass diese Zäsur überbrückt wird und die Wohnbebauungen Mecklenbeck-Mitte und Waldweg-Siedlung (Mecklenbeck südlich der Bahnlinie) am Knotenpunkt Weseler Straße/Meyerbeerstraße auf direktem Wege miteinander verknüpft werden.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.10).

6. **Zwei Eingeber** haben Bedenken, dass nicht genügend Querungshilfen im Bereich der alten Heroldstraße eingeplant werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Planung von zusätzlichen Querungshilfen im Bereich der alten Heroldstraße ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Hierzu bedarf es einer gesonderten Planung.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.11).

7. **Ein Eingeber** regt an, den Taxistand Meyerbeerstraße näher an die Bahnstation zu verlegen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verlegung des Taxistandes Meyerbeerstraße ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.12).

8. **Ein Eingeber** regt an, den Bahnübergang zu belassen und die Wiedastraße ab dem Kappenberger Damm für den Durchgangsverkehr zu sperren.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Heroldstraße wie auch die Weseler Straße und der Dingbängerweg gehören zum klassifizierten Straßennetz und sind somit hinsichtlich ihrer Funktion im Straßennetz von überörtlicher Verkehrsbedeutung. Eine Sperrung der Wiedastraße/Heroldstraße für den Durchgangsverkehr kann demnach nicht befürwortet werden. Perspektivisch soll jedoch gemäß dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft vom 01.06.1999 eine Abstufung der Heroldstraße zur Gemeindestraße erfolgen.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.13).

9. **Vier Eingeber** geben zu Bedenken, dass durch die Verlegung des Bachbettes der Getterbach seine „Überschwemmungszonen“ verlieren wird. Die Hochwassergefahr wird wahrscheinlicher. In gleicher Weise wird die geplante Verrohrung dazu beitragen, dass der Hochwasserabfluss nicht mehr gewährleistet werden kann. Die Folge wären überflutete Kellerräume der „Am Getterbach“ anliegenden Häuser.

Stellungnahme der Verwaltung:

Für den Getterbach liegt eine hydraulische Nachrechnung aus dem Jahr 2002 vor. Sie liefert Daten zu Wasserspiegellagen und Wassermengen von Regenereignissen verschiedener Jährlichkeiten. Grundlage für die Bemessung von Durchlässen ist das hundertjährige Regenereignis (HQ₁₀₀). Die Verrohrung wird entsprechend den gültigen Bemessungskriterien (hundertjähriges Regenereignis) geplant und muss durch die Untere Wasserbehörde genehmigt werden. Die Unterführung wird durch leistungsfähige Regenwasserpumpen entwässert.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.14).

10. **Zweiunddreißig Eingeber** geben zu Bedenken, dass das Verkehrsaufkommen, insbesondere auch der Schwerverkehrsanteil, mit der Verlegung der Heroldstraße deutlich zunehmen wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Anhand der ersten Verkehrsuntersuchung zum „Autobahnanschluss Münster-Hiltrup – Belastungsermittlung und Auswirkungsanalyse“ der Ingenieurgruppe IVV Aachen aus dem Jahr 2000, wurden für das Jahr 2015 Verkehrsbelastungen auf der verlegten Heroldstraße in einer Größenordnung von 7700 Kfz/24h (Höhe Waldweg 5.700 Kfz/24h) prognostiziert.

Der Schwerverkehrsanteil wird bis zum Jahr 2020 von 2,3 % auf 4,3 % zunehmen. Diese prognostizierten Schwerverkehrsanteile sind im Vergleich zu anderen klassifizierten Straßen bzw. auch Gemeindestraßen des Vorbehaltsnetzes als unterdurchschnittlich bis normal einzustufen.

Für den Fall, dass der Autobahnanschluss Münster-Hiltrup nicht gebaut würde, erhöht sich das Verkehrsaufkommen auf 8.900 Kfz/24h (Höhe Waldweg 6.700 Kfz/24h). Diese Verkehrsreduzierung erklärt sich im Wesentlichen damit, dass derzeit über die Heroldstraße Ost-West-Verkehrsbeziehungen von Hiltrup Richtung Senden und in Gegenrichtung abgewickelt werden. Mit dem Autobahnanschluss Münster-Hiltrup wird dieser Verkehr dann die A1 und A 43 befahren. Im Vergleich hierzu werden anhand der neuesten Untersuchung (Stand Oktober 2007) zum Hansa-BusinessPark (als Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Autobahnanschluss Münster-Hiltrup aus dem Jahr 2000) für

das Prognosejahr 2020 auf der verlegten Heroldstraße 7.800 Kfz/24h erwartet. Ohne den Autobahnanschluss Münster-Hiltrup und ohne den Hansa-BusinessPark muss mit Verkehrsbelastungen in einer Größenordnung von 8.800 Kfz/24h gerechnet werden.

Die aktuellen Prognosewerte für das Jahr 2020 aus der Verkehrsuntersuchung zum Hansa-BusinessPark Münster (Stand Oktober 2007) lassen somit keinen signifikanten Unterschied im Vergleich zu den Ergebnissen aus der Verkehrsuntersuchung „Autobahnanschluss Münster-Hiltrup“ aus dem Jahr 2000 erkennen.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.16).

11. **Drei Eingaber** regen an, dass der Bebauungsplan noch einmal allen Bürgern des Bezirks vor dem Satzungsbeschluss vorgestellt wird und eine Bürgerbefragung durchgeführt wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Bebauungsplanverfahren wird entsprechend den gesetzlichen Vorgaben in einer zweistufigen Bürgerbeteiligung gemäß § 3.1 (Bürgeranhörung) und § 3.2 (Offenlegung) des Baugesetzbuches (BauGB) durchgeführt. Eine erneute Bürgeranhörung ist nicht vorgesehen.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.17).

12. **Drei Eingaber** geben zu Bedenken, dass die Querungsstelle Heroldstraße in Höhe des heutigen Bahnüberganges für Radfahrer und Fußgänger unübersichtlich und gefährlich ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Straßenverkehrsanlage „verlegte Heroldstraße“ wird nach dem neuesten Stand der Technik richtlinienkonform und verkehrssicher geplant. U. a. ist für die querenden Fußgänger und Radfahrer ein Fahrbahnteiler als Querungshilfe vorgesehen. Die erforderlichen Sichtdreiecke werden eingehalten.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.18).

13. **Dreizehn Eingaber** geben zu Bedenken, dass der Geh- und Radweg zwischen den beidseitigen Lärmschutzwänden gefährlich ist und der Bereich als Angstraum empfunden wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Straßenverkehrsanlage „verlegte Heroldstraße“ wird nach dem neuesten Stand der Technik richtlinienkonform geplant. Hierbei steht die Verkehrssicherheit im Vordergrund. Im Bereich der Lärmschutzwände ist über eine Länge von 240 m folgender Straßenquerschnitt geplant:

- Lärmschutzwand der DB AG mit anliegendem Grünstreifen unterschiedlicher Breite
- 3,00 m kombinierter Zweirichtungsgeh- und -radweg
- 1,00 - 2,50 m Grünstreifen, mit hochstämmigen Bäumen besetzt
- 6,50 m Fahrbahn
- 1,00 – 2,50 m Grünstreifen

- Lärmschutzwand zur Wohnbebauung Hafkhorst

Nachfolgend bis zur Unterführung wird die verlegte Heroldstraße von einem i. M. 25 m breiten und mit Bäumen besetzten Grünstreifen beidseitig eingebettet.

Die Stadt Münster wird als Vorhabenträgerin im Rahmen der Ausführungsplanung zur Unterführung darauf achten, dass durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen das subjektive Gefühl eines Angstraumes weitgehend vermieden wird.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.19).

14. **Zwei Eingebere** geben zu Bedenken, dass der Fußweg zur Haltestelle Meyerbeerstraße zu weit ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die fußläufige Entfernung zur Bushaltestelle Weseler Str./Heroldstraße beträgt ab dem Bahnübergang Heroldstraße ca. 270 m und bis zur Bushaltestelle Weseler Str./Meyerbeerstr. ca. 670 m. Hiernach ergibt sich eine Wegedifferenz von 400 m. Der Unterschied der einzelnen Wegstrecken muss, bezogen auf die unterschiedliche Lagegunst des Wohnsitzes, relativiert werden. Mit der Entwicklung der laut FNP 2010 ausgewiesenen Wohnbauflächen östlich der Straßen Hafkhorst, Ripenhorst und Rockbusch werden auch neue direkte Geh- und Radwegverbindungen zum Zielpunkt Weseler Straße geplant. Zielsetzung ist, Radfahrer und Fußgänger der Waldweg-Siedlung auf diese Geh- und Radwegverbindungen mit Anschluss an die geplante Fußgängerlichtsignalanlage der verlegten Heroldstraße südlich der Unterführung zu führen. Radfahrer und Fußgänger könnten sich sodann problemlos in Richtung des Bahnseitenweges oder auch zur Weseler Straße hin verändern. Betrachtet man unter diesen Bedingungen einen Startpunkt Rockbusch, so wäre die Distanz im Einzelfall wie zuvor angeführt mit ca. 700 – 750 m sogar annähernd gleich. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Linie 10 auch zukünftig mit einer verlegten Heroldstraße nachfrageorientiert die Waldweg-Siedlung bedienen wird. Hierüber hinaus ist geplant, das Haltestellenangebot der Linie 10 um eine 3 Haltestelle im Einmündungsbereich der Erschließungsstraße des geplanten Neubaugebietes zu erweitern.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.21).

15. **Fünf Eingebere** geben zu Bedenken, dass die Immobilienpreise durch die Verlegung der Heroldstraße sinken werden. Die Wohnqualität wird sich insgesamt verschlechtern. Der Bebauungsplan löst ein Verkehrsproblem. Das Wohnen im betroffenen Gebiet zwischen Waldweg und Bahnlinie wird aber einseitig belastet. Das kann nicht richtig sein!

Stellungnahme der Verwaltung:

Anhaltspunkte für eine Verschlechterung der Wohnqualität können unter den bekannten Rahmenbedingungen ebenso wenig hergeleitet werden wie eine Wertminderung der Immobilien oder auch geringere Erzielung von Mieten und Pachten aufgrund der geplanten Verlegung der Heroldstraße.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.22).

16. **Zwei Eingebere** geben zu Bedenken, dass der geplante Lärmschutz ist nicht ausreichend ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

Schallimmissionen im Neubaubereich wurden in einer schalltechnischen Untersuchung mit dem Ergebnis prognostiziert, dass ohne geeignete Lärmschutzmaßnahmen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) auftreten werden. Als Verringerungsmaßnahmen sind deshalb aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Zum Schutz der Wohnbebauung ist südlich der verlegten Heroldstraße eine 2,5 m hohe Lärmschutzwand geplant. Diese Lärmschutzwand wird zur Vermeidung von Reflexionen als hoch absorbierende Wand ausgeführt. Die Pegelminderungen durch die Anordnung der aktiven Lärmschutzwand betragen bis zu 13 dB(A) (Hafkhorst 41). Für die überwiegende Bebauung werden durch die Lärmschutzwand Pegelminderungen zwischen 6 und 8 dB(A) erzielt. In Verbindung mit der Pegelminderung und der Einhaltung der maßgebenden Immissionsgrenzwerte ist die Anordnung höherer Lärmschutzwände über 2,5 m hinaus nicht erforderlich.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.24).

17. **Drei Eingebere** geben zu Bedenken, dass die neue Unterführung nicht gefahrlos benutzt werden kann. Was passiert, wenn es zu einem Unfall mit einem Gefahrguttransporter kommen sollte? Die Unterführung wird dann blockiert sein und es besteht aufgrund der anstehenden hohen Wände keine Möglichkeit, diese zu verlassen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Pannenbuchten und Fluchtwege entbehren aus fachplanerischer Sicht heraus jeder Grundlage, da es sich bei der verlegten Heroldstraße um eine Gemeindestraße und nicht um eine Bundesautobahn, Kraftfahrtstraße bzw. auch um einen nicht überschaubaren Tunnel handeln wird. Dessen ungeachtet stehen im Bereich der Lärmschutzwände beidseits der Straße ausreichend Flächen zur Verfügung, die bei einem Unfall für Rettungsmaßnahmen und als Schutzzone genutzt werden können. Unfälle im alltäglichen Straßenverkehr können jedoch grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden. Sie dürften aber eher die Ausnahme als die Regel sein, so dass die Versorgung des Waldweggebietes auch zukünftig mit einer verlegten Heroldstraße als gesichert angesehen werden kann.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.24).

18. **Vierzehn Eingebere** geben zu Bedenken, dass ältere Mitbürger, kleine Kinder, Frauen und Mobilitätseingeschränkte sich in der Dunkelheit scheuen werden, die Unterführung zur Weseler Straße zu benutzen. Wie sollen sie zukünftig ihre sozialen Kontakte pflegen? Die Wege zum Kindergarten, zur Schule, zum Meckmannhof, zum Drogeriemarkt usw. werden sich in unzumutbarer Weise deutlich verlängern.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verlegung der Heroldstraße stellt eine Ersatzmaßnahme nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz da. Bei einer solchen Maßnahme gilt dann die Kostenfolge nach § 13 des Gesetzes, wonach die Kosten zwischen dem Baulastträger des Schienenweges der kreuzenden Eisenbahn, dem Träger der Baulast der kreuzenden Straße und dem Bund zu dritteln sind. Dieser Sachverhalt bedeutet auch, dass der Bahnübergang ohne Aus-

nahme aufgehoben wird. Mit der Aufgabe des Bahnüberganges Heroldstraße ist die Zielsetzung verbunden, die Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erhöhen.

Der ÖPNV erschließt gegenwärtig das Waldweggebiet über die vom Meckmannweg kommende und auch in Gegenrichtung fahrende Buslinie 10 mit Anbindung an die Umstiegshaltestelle Weseler Str./Heroldstr. zu den Buslinien 15 und 16. Die Buslinie 10 wird auch zukünftig nachfrageorientiert ein Bindeglied sein zwischen der Waldweg-Siedlung, dem Meckmannweg und dem Einkaufszentrum an der St. Anna-Kirche. Im Zuge der verlegten Heroldstraße ist geplant, das Haltestellenangebot der Linie 10 um eine 3 Haltestelle im Einmündungsbereich der Erschließungsstraße des geplanten Neubaugebietes zu erweitern. Durch die Verlegung der Heroldstraße kann im Einzelfall nicht ausgeschlossen werden, dass sich die Wegebeziehungen betroffener Anwohner, je nach Lagegunst des Wohnsitzes, in positiver wie auch in negativer Hinsicht verändern werden.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.37).

19. **Acht Eingeber** haben Bedenken, dass die gegenwärtigen Lärm- und Abgasimmissionen sich mit einer Verlegung der Heroldstraße erhöhen werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Schallimmissionen im Neubaubereich wurden in einer schalltechnischen Untersuchung mit dem Ergebnis prognostiziert, dass ohne geeignete Lärmschutzmaßnahmen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) auftreten werden. Als Verringerungsmaßnahmen sind deshalb aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Zum Schutz der Wohnbebauung ist südlich der verlegten Heroldstraße eine 2,5 m hohe Lärmschutzwand geplant. Diese Lärmschutzwand wird zur Vermeidung von Reflexionen als hoch absorbierende Wand ausgeführt. Die Pegelminderungen durch die Anordnung der aktiven Lärmschutzwand betragen bis zu 13 dB(A) (Hafkhorst 41). Für die überwiegende Bebauung werden durch die Lärmschutzwand Pegelminderungen zwischen 6 und 8 dB(A) erzielt. In Verbindung mit der Pegelminderung und der Einhaltung der maßgebenden Immissionsgrenzwerte ist die Anordnung höherer Lärmschutzwände über 2,5 m hinaus nicht erforderlich.

Hinsichtlich der Luftschadstoffe ist gemäß den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsstudie die zu erwartende Immissionssituation entlang der Heroldstraße als unproblematisch einzustufen. Diese Einschätzung wird auch durch die Erkenntnisse des Berichtes zum „Aktionsprogramm Umwelt und Gesundheit NRW (APUG, 2004“ gestützt. Demnach ist gemessen an dem prognostizierten Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der Durchlüftungsverhältnisse bzw. der Abstände der Bebauung an Hausfassaden nicht mit einer Schadstoffbelastung der Luft über den Grenzwerten der 22. BImSchV (Verordnung über Immissionswerte) zu rechnen.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.38).

20. **Ein Eingeber** regt an, die Möglichkeit einer zusätzlichen Autobahnauffahrt Weseler Straße/WN bzw. Roxel zur Autobahnauffahrt Münster-Hiltrup zu prüfen. Dann hätten wir eine wirklich große Tangente und die Autos würden nicht über die Heroldstraße fahren.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Prüfung von weiteren Autobahnanschlüssen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.39).

21. **Zwei Eingeber** geben zu Bedenken, dass durch die neue Straßenführung Kinder, alte Menschen, Behinderte, Radfahrer und Fußgänger erheblich gefährdet werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Straßenverkehrsanlage „verlegte Heroldstraße“ wird nach dem neuesten Stand der Technik richtlinienkonform geplant. Hierbei steht die Verkehrssicherheit im Vordergrund. Unfälle im alltäglichen Straßenverkehr können jedoch grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden, da eine 100 % Verkehrssicherheit aufgrund von menschlichem und technischem Versagen nicht garantiert werden kann.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.40).

22. **Zwei Eingeber** geben zu Bedenken, dass aufgrund des relativ hohen Grundwasserspiegels, zu erwartende schwere Regenfälle und der Tatsache, dass es sich bei dem Bauvorhaben um eine Trogbauweise handelt, ein Pumpwerk erforderlich ist. Hierdurch wird der Grundwasserspiegel sinken und die Tier- und Pflanzenwelt erheblich gefährden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Auf Grund der Neuversiegelung bisher unversiegelter Flächen ist von einer Verminderung der Grundwasserneubildungsrate auszugehen. Die Wirkungen auf den Grundwasserkörper durch diese verminderte Neubildungsrate sind jedoch wegen der lediglich minderen Bedeutung der Gesteine als Grundwasserleiter als gering einzustufen.

Nach jetzigem Kenntnisstand ist nicht auszuschließen, dass bauzeitliche Auswirkungen auf die nächstgelegene Eigenwasserversorgungsanlage auftreten können. Im Rahmen der Baumaßnahme ist dies zu beachten und ggfs. sind Maßnahmen zu treffen.

Unter der Voraussetzung, dass nach der Baumaßnahme keine Wasserhaltung mehr stattfindet, sind keine nachteiligen Auswirkungen durch das Trogbauwerk auf den Grundwasserleiter zu erwarten.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.42).

23. **Zwei Eingeber** geben zu Bedenken, dass es zwingend erforderlich ist, ergänzend zum Treppenaufgang einen Aufzug zum Bahnsteig des geplanten Haltepunktes einzuplanen, damit dieser von Personen mit Kinderwagen und Rollstuhlfahrern genutzt werden kann.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Anschluss an die Offenlegung wurde die Planung für den Haltepunkt weiter entwickelt. Nach der zwischen der DB Netz AG, der DB Station und Service AG, dem Zweckverband SPNV Münsterland und der Stadt Münster abgestimmten Haltepunktplanung ist kein Bahnsteigzugang aus der Unterführung heraus mehr vorgesehen. Der Zugang des Inselbahnsteigs erfolgt höhengleich vor Kopf aus Richtung der P&R- und B&R-

Anlage. Damit ist ein Zugang für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen gewährleistet. Ein Aufzug ist nicht mehr vorgesehen.

Beschlussvorschlag: Der Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.43).

24. **Ein Eingeber** gibt zu Bedenken, dass durch die Baumaßnahme erhebliche Grün-, Acker- und Weideflächen sowie Hecken vernichtet werden. Im Ausgleich hierfür müssen Flächen im Bereich Münster-Mecklenbeck nachgewiesen werden. Eine Ausgleichsfläche in einem anderen Stadtteil nutzt hier vor Ort Niemandem.

Stellungnahme der Verwaltung:

Durch die Verlegung der Heroldstraße und die damit verbundene Bodenversiegelung ergeben sich Eingriffe in die Schutzgüter von Natur und Landschaft. Zur Kompensation dieser Eingriffe werden im Plangebiet Ausgleichsflächen festgesetzt, auf denen umfangreiche Baum- und Gehölzpflanzungen vorgesehen sind. U. a. ist geplant, im Bereich der verlegten Heroldstraße straßenbegleitend Baumpflanzungen durchzuführen, Ufergehölze zu pflanzen und Kulissenpflanzungen anzulegen, die Lärmschutzwand zu begrünen sowie Baumpflanzungen auf Wiesenflächen vorzunehmen. Auf der Grundlage des § 4a des Landschaftsgesetzes ist eine weitere Kompensationsfläche außerhalb des Plangebietes östlich des Gievenbaches südlich der Roxeler Straße festgesetzt worden. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan ist die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung sowie der Nachweis der Kompensation ausführlich dokumentiert.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.44).

25. **Zwei Eingeber** geben zu Bedenken, dass durch den geplanten Bahnhofspunkt Busverbindungen, die jetzt schon unattraktiv sind, weiter abgebaut werden. Eine Reduzierung der Erreichbarkeit durch öffentliche Verkehrsmittel muss ausgeschlossen werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der ÖPNV erschließt gegenwärtig das Waldweggebiet über die vom Meckmannweg kommende und in Gegenrichtung auch fahrende Buslinie 10 mit Anbindung an die Umstiegshaltestelle Weseler Str./Heroldstr. zu den Buslinien 15 und 16. Dieses Angebot wird sich mit der verlegten Heroldstraße insofern verändern, als das dann die Haltestelle Weseler Str./Meyerbeerstraße diese Funktion übernehmen wird. Die Buslinie 10 wird auch zukünftig ein Bindeglied sein zwischen der Waldweg-Siedlung, dem Meckmannweg und dem Einkaufszentrum an der St. Anna-Kirche. Im Zuge der verlegten Heroldstraße ist geplant, das Haltestellenangebot der Linie 10 um eine 3 Haltestelle im Einmündungsbereich der Erschließungsstraße des geplanten Neubaugebietes zu erweitern. Durch die Verlegung der Heroldstraße kann im Einzelfall nicht ausgeschlossen werden, dass sich die Wegebeziehungen betroffener Anwohner, je nach Lagegunst des Wohnsitzes, in positiver wie auch in negativer Hinsicht verändern werden.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.45).

26. **Zwei Eingeber** geben zu Bedenken, dass das Gebiet um den Getterbach als Biotop einzustufen ist und demnach vom höheren Verkehrsaufkommen besonders betroffen wird. Es könnte sein, dass hier der Lebensraum besonders bedrohter Tierarten der sog. „Rote Liste“ anzutreffen ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt wurden anhand eines Umweltberichtes auf der Basis einer Umweltprüfung gemäß der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a des Baugesetzbuches nachgewiesen. Die Umweltprüfung ist auf der Grundlage vorhandener Daten sowie von folgenden Gutachten und Beiträgen, die für die Planung erstellt bzw. herangezogen wurden, durchgeführt worden:

- Umweltverträglichkeitsstudie (WWK Warendorf, 1998),
- Landschaftspflegerischer Begleitplan (WWK Warendorf, 2006),
- Schalltechnische Untersuchung (Planungsbüro für Lärmschutz Altenberge 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).

Im vorliegenden Umweltbericht sind die wesentlichen Ergebnisse der genannten Quellen zusammengefasst. Der Untersuchungsraum wurde jeweils so weit gefasst, wie Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter zu erwarten sind. D. h., diese reichen auch über den eigentlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes hinaus.

Hiernach sind die Biotope des Plangebietes einschließlich der Bahnanlage außer den Grünlandflächen im Osten nördlich und südlich der Bahn als schutzwürdige Biotope in der Stadtbiotopkartierung bzw. im Biotopkataster der LÖBF (Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten NRW) erfasst.

Die Biotoptypen im Plangebiet weisen nach den Kriterien des landschaftspflegerischen Begleitplans in der Gesamtbewertung eine geringe bis mittlere Bedeutung auf.

Das Plangebiet liegt nicht in einem FFH- und Vogelschutzgebiet oder einem Naturschutzgebiet. Geschützte Biotope nach § 62 LG NW (Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen) fehlen im Untersuchungsgebiet.

Der Feldgehölz-Grünland-Komplex am Getterbach ist im Biotopkataster NRW als geschützter Biotop (BK-Fläche 4011-097) von lokaler Bedeutung enthalten.

Der Bahndamm und die Gleisanlagen sind als schutzwürdiger Biotop in der Stadtbiotopkartierung der Stadt Münster enthalten. Schutzziel ist die Sicherung als Vernetzungsbiotop.

Nach Aussage der kontaktierten Fachbehörden und des ehrenamtlichen Naturschutzes sowie nach Auswertung vorhandener Daten gibt es keine Hinweise auf das Vorkommen streng geschützter Arten nach § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG (Bundesnaturschutzgesetz).

Im Rahmen der Kartierungen zur Umweltverträglichkeitsstudie im Jahr 1997 wurde als Vertreter streng geschützter Arten jeweils ein Individuum des Turmfalken und des Eisvogels außerhalb des Plangebietes angetroffen. Eine Anfrage zum etwaigen Vorkommen geschützter Arten bei den Naturschutzbehörden und -verbänden im Jahr 2005 ergab gleichfalls keine Hinweise auf das Vorkommen streng geschützter Arten im Plangebiet.

Bei Untersuchungen zu Amphibien und Reptilien konnte lediglich ein Exemplar des Grasfrosches am Getterbach festgestellt werden. Dieses Ergebnis ist auf das Fehlen geeigneter Lebensräume zurückzuführen.

Beschlussvorschlag: Den Bedenken wird nicht gefolgt (Beschlusspunkt 1.1.47).

27. **Ein Eingeber** regt an, die Verrohrung des Getterbaches ausreichend groß zu dimensionieren ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

Für den Getterbach liegt eine hydraulische Nachrechnung aus dem Jahr 2002 vor. Sie liefert Daten zu Wasserspiegellagen und Wassermengen von Regenereignissen verschiedener Jährlichkeiten. Grundlage für die Bemessung von Durchlässen ist das hundertjährige Regenereignis (HQ₁₀₀). Die Verrohrung wird entsprechend den gültigen Bemessungskriterien (hundertjähriges Regenereignis) geplant und muss durch die Untere Wasserbehörde genehmigt werden. Die Unterführung wird durch leistungsfähige Regenwasserpumpen entwässert.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird gefolgt (Beschlusspunkt 1.2.2).

28. **Ein Eingeber** regt an, die verlegte Heroldstraße für alle Verkehrsarten durchgängig zu beleuchten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die verlegte Heroldstraße erhält wie jede Innerortsstraße eine Straßenbeleuchtung. Diese wird unter Beachtung der Euronorm EN 13 201 so geplant, dass sie die Sicherheit der Menschen fördert und die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird gefolgt (Beschlusspunkt 1.2.4).

29. **Ein Eingeber** regt an, die ÖPNV-Bedienung des Waldwegviertels so zu gestalten, dass ein Ein- und Umstieg zum Zentrum Mecklenbeck und zur Innenstadt gesichert.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) erschließt gegenwärtig das Waldweggebiet über die vom Meckmannweg kommende und in Gegenrichtung auch fahrende Buslinie 10 mit Anbindung an die Umstiegshaltestelle Weseler Str./Heroldstr. zu den Buslinien 15 und 16. Dieses Angebot wird sich mit der verlegten Heroldstraße insofern verändern, als dass dann die Haltestelle Weseler Str./Meyerbeerstraße diese Funktion übernehmen wird. Die Buslinie 10 wird demnach auch zukünftig ein Bindeglied sein zwischen der Waldweg-Siedlung, dem Meckmannweg und dem Einkaufszentrum an der St. Anna-Kirche. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Linie 10 auch zukünftig mit einer verlegten Heroldstraße nachfrageorientiert die Waldweg-Siedlung bedienen wird. Hierüber hinaus ist geplant, das Haltestellenangebot der Linie 10 um eine 3. Haltestelle im Einmündungsbereich der Erschließungsstraße des geplanten Neubaugebietes zu erweitern.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird gefolgt (Beschlusspunkt 1.2.5).

30. **Ein Eingeber** regt an, die Geh- und Radwegverbindung parallel zur Bahn zwischen Heroldstraße und Werneweg zu erhalten. Diese Wegeverbindung muss auch zukünftig mit Anbindung an die Unterführung bestehen bleiben.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der vorhandene Bahnseitenweg zwischen Heroldstraße und Werneweg wird auch zukünftig als Geh- und Radweg mit Anbindung an die Unterführung bestehen bleiben

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird gefolgt (Beschlusspunkt 1.2.6).

31. Die **DB Services Immobilien GmbH, Köln** hat in ihrer Stellungnahme vom 16.11.2006 zum Bebauungsplan die Anregungen der **DB Netz AG, Duisburg** und der **DB Station & Service AG, Münster** zusammengefasst. Es wird ausgeführt, dass durch den Bebauungsplan Nr. 486 die Belange der Bahn sowohl hinsichtlich der vorgesehenen Eisenbahnunterführung zur Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges Heroldstraße als auch durch die nachrichtliche Darstellung des Bahnsteiges an der Eisenbahnstrecke Münster - Coesfeld berührt sind. Nachfolgende Bedenken wurden vorgetragen:

a) Allgemeines

Die DB Netz AG weist darauf hin, dass zur Beseitigung des Bahnüberganges an der Heroldstraße seit Jahren von der Stadt Münster in Abstimmung mit der DB Netz AG eine Planung betrieben wird mit dem Ergebnis, dass die im Bebauungsplan vorgesehene Verlegung des Kreuzungspunktes und der Bau einer Eisenbahnunterführung die vorzuziehende, realisierbare Lösung darstellt. Insoweit stimmt die DB Netz AG der grundsätzlichen Zielrichtung des Bebauungsplanes, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Bahnübergangsbeseitigung zu schaffen, ausdrücklich zu. Die DB Netz AG hält die Aufhebung des Bahnüberganges nach wie vor für geboten und hofft, dass sich die für die Weiterführung der Planung notwendigen Randbedingungen zügig klären lassen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stadt Münster nimmt die Ausführungen der DB Netz AG zur Kenntnis.

Eine Beschlussfassung erübrigt sich.

b) Eisenbahnrechtliches Verfahren

Die DB Netz AG weist darauf hin, dass abweichend von der Darstellung in der Begründung zur Realisierung der Unterführung nicht zwingend ein ergänzendes eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist. Das Eisenbahn-Bundesamt kann hierauf verzichten, wenn im Bebauungsplan die öffentlichen und privaten Belange abschließend abgewogen wurden und alle erforderlichen Zustimmungen erteilt wurden. Das Eisenbahn-Bundesamt wird nur dann ein eisenbahnrechtliches Verfahren durchführen, wenn etwas anderes im Bebauungsplan dargestellt ist, als realisiert wird. Ein zusätzliches eisenbahnrechtliches Verfahren würde eine Verzögerung bei der Realisierung der Eisenbahnunterführung (Kreuzungsmaßnahme) bedeuten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stadt Münster geht davon aus, dass aufgrund des langen Planungsprozesses und der intensiven Abstimmungsverfahren mit dem Bebauungsplan Nr. 486 alle öffentlichen und privaten Belange abschließend abgewogen wurden. Damit kann auf ein zusätzliches eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren gem. § 18 allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) verzichtet werden. Auch das Eisenbahn-Bundesamt geht in seiner Stellungnahme vom 11.10.2006 zum Bebauungsplan davon aus, dass nach Rechtskraft des Bebauungsplanes die Herstellung des Brückenbauwerks durch ein Plangenehmigungsverfahren nach § 18, Abs. 2 AEG erfolgen kann (s. lfd. Nr. 32). Die Begründung zum Bebauungsplan ist entsprechend angepasst.

Eine Beschlussfassung erübrigt sich.

c) Kreuzungsvereinbarung

Die Beseitigung des Bahnüberganges an der Heroldstraße ist nach den Ausführungen der DB Netz AG aus Gründen der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs erforderlich. Die Abwicklung der Maßnahme bestimmt sich nach § 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) mit der Kostenfolge nach § 13. Danach haben der Straßenbaulastträger, der Schienenbaulastträger und der Bund je ein Drittel der kreuzungsbedingten Kosten zu tragen. Über die Maßnahme ist zwischen der Stadt Münster und der DB Netz AG eine Vereinbarung nach § 5 EKrG (Kreuzungsvereinbarung) abzuschließen.

Die DB Netz AG weist vorsorglich darauf hin, dass sich im Zuge der Aufstellung und Genehmigung der Kreuzungsvereinbarung bezüglich der im Bebauungsplan dargestellten Dimensionierung der Verkehrsanlagen, insbesondere der Länge und Ausbildung der Eisenbahnunterführung und der getrennten Fuß- und Radwegführung, sich nur reduzierte Maße als genehmigungsfähig erweisen könnten. Die DB Netz AG kann sich im Rahmen von Maßnahmen nach §§ 3 u. 13 EKrG nur an kreuzungsbedingt notwendigen Kosten beteiligen. Eine Abgrenzung der kreuzungsbedingten Kosten (Kostenmasse gem. EKrG) wurde noch nicht vorgenommen. Die Abgrenzung der Kosten ist im Rahmen der aufzustellenden Kreuzungsvereinbarung vorzunehmen und unterliegt der Prüfung der genehmigenden Stellen.

Ferner weist die DB Netz AG darauf hin, dass nach Kapitel 7.1 der Begründung zum Bebauungsplan die Trennung von Rad- und Gehweg im Bereich der Unterführung mit einer Breite von jeweils 3 Metern u. a. deshalb gewählt wurde, weil dadurch Konflikte zwischen Radfahrern und Bahnfahrern / Fußgängern im Mündungsbereich des dargestellten Bahnsteigzuganges vermieden werden könnten. Nach Auffassung der DB Netz AG wäre diese Begründung bei Nichtrealisierung des Bahnsteiges hinfällig. Dies kann dazu führen, dass im Rahmen der abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung nur geringere Geh- und Radwegbreiten als kreuzungsbedingt anzusetzen sind, mit der Folge, dass entweder die Mehrkosten von der Stadt Münster zu tragen wären oder aber die Planung zu ändern wäre.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Ausführungen der DB Netz AG zur Kreuzungsvereinbarung werden zur Kenntnis genommen. Eine Abgrenzung der kreuzungsbedingten Kosten (Kostenmasse gem. EKrG) wird nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens und nach Vorlage der konkreten Ausführungsplanung vorgenommen.

Die zwischenzeitlich mit der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und dem Zweckverband SPNV Münsterland abgestimmte Planung für den Haltepunkt (siehe Stellung-

nahme zu d) sieht keinen direkten Bahnsteigzugang aus der Unterführung mehr vor. Kapitel 7.1 der Begründung ist entsprechend angepasst.

Eine Beschlussfassung erübrigt sich.

d) Länge der Unterführung und Haltepunktplanung

Die DB Netz AG weist darauf hin, dass die im Bebauungsplan nachrichtlich dargestellte Bahnsteigplanung Auswirkungen auf die weitere Planung der Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahme hat. Nach den derzeitigen Erfordernissen sind bei der Errichtung der Eisenbahnunterführung 6 Gleise in Ist-Lage zu unterqueren. Die Berücksichtigung der Errichtung des Bahnsteiges bedeutet eine Verschiebung der nördlichen Gleistrasse um mehrere Meter, wodurch sich auch das Überführungsbauwerk entsprechend verlängert. Die Bahnsteigmaßnahme müsste daher vor Realisierung der Kreuzungsmaßnahme durchgeführt werden, was aber nach Meinung der DB Netz AG in keiner Weise zu erwarten ist. Aus diesem Grunde widerspricht die DB Netz AG der Darstellung der Eisenbahnunterführung in der vorliegenden Form und fordert die Berücksichtigung des Ist-Zustandes der Gleisanlagen bei der Darstellung der Eisenbahnunterführung.

Die DB Netz AG weist darauf hin, dass die Bahnsteigplanung auch hinsichtlich der nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 der Verordnung über die Kosten von Maßnahmen nach dem EKrG (1. EKrV) geforderten Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung keine hinreichende Konkretisierung erreicht hat. Auch aus diesem Grund ist als Basis für die weitere Planung der Kreuzungsmaßnahme der Ist-Zustand zu Grunde zu legen.

Der nachrichtlichen Darstellung des Mittelbahnsteiges einschließlich des Zugangs aus der geplanten Eisenbahnunterführung wird seitens der DB Netz AG ausdrücklich widersprochen. Dies wird damit begründet, dass zwar grundsätzliche Überlegungen zur Möglichkeit der Errichtung eines Bahnsteiges etwa im dargestellten Bereich zwischen der Stadt Münster, dem Zweckverband SPNV Münsterland und der DB Netz AG geführt wurden, jedoch die bautechnische Machbarkeit der dargestellten Lösung unter Berücksichtigung des Regelwerkes der DB AG bislang nicht nachgewiesen wurde. Hierzu wäre nach Auffassung der DB Netz AG mindestens eine abgeschlossene Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI) durchzuführen.

In Kapitel 7.2 der Begründung zum Bebauungsplan ist ausgeführt, dass die Stadt Münster die Schaffung des Bahnsteiges plant. Hierzu stellt die DB Netz AG fest, dass die Stadt Münster keinen Bahnsteig (Bahnanlage) auf den Grundstücken der DB Netz AG planen kann. Vielmehr wäre nach Auffassung der DB Netz AG die Planung zunächst von der Stadt Münster anzustoßen und zu finanzieren. Es wird darauf hingewiesen, dass Errichtung und Betrieb von Bahnsteiganlagen in den Zuständigkeitsbereich der DB Station und Service AG fallen. Eine intensive Abstimmung mit der DB Station und Service AG, Bahnhofsmanagement Münster ist deshalb unerlässlich.

Durch die Errichtung des Bahnsteiges in der dargestellten Form werden erhebliche Eingriffe in die Infrastruktur des Bahnhofs Mecklenbeck erforderlich (Verschwenkung eines Gleises inkl. Weichenanbindung, signaltechnische Anpassungsarbeiten, Oberleitungsanpassungsarbeiten etc.) Hierzu liegen der DB Netz AG keine Informationen über Planungen, Kostenermittlungen und Finanzierungsmöglichkeiten vor.

In Kapitel 7.2 der Begründung zum Bebauungsplan ist ausgeführt, dass sich nach dem Betriebskonzept der DB im Bahnhof Mecklenbeck ein Kreuzungspunkt ergibt. Hierzu teilt die DB Netz AG mit, dass dies nicht für das derzeitige Betriebssystem gilt. Nur für den geplanten Ausbau der Strecke Münster – Coesfeld ist eine planmäßige Zugkreuzung

(sog. betriebliche Kreuzung) im Bahnhof Mecklenbeck vorgesehen. Die Weiterführung des Ausbauvorhabens Münster – Coesfeld sei nach Kenntnis der DB Netz AG jedoch ungewiss.

Zusammenfassend stellt die DB Netz AG fest, das angesichts der derzeitigen Bahnsteigplanung allenfalls von einer „Planidee“ auszugehen ist, die weder eine zeichnerische Darstellung noch eine nachrichtliche Übernahme erlaubt. Die Darstellung dieser nicht vorhandenen und auch nicht der städtischen Planungshoheit unterliegenden Bahnanlage kann nicht hingenommen werden. Insofern behält es sich die DB Netz AG vor, die gebotenen Rechtsmittel zu ergreifen.

Weiterhin hält die DB Netz AG den Bebauungsplan schon wegen des Titels („...- Neuer DB-Haltepunkt“) für angreifbar, da hierdurch falsche Erwartungen geweckt und irreführende Aussagen getroffen werden. Sinnvoll und angebracht wäre dagegen die Beschreibung der Planwünsche der Stadt Münster in der Begründung oder einem Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan. Hierin könnte auch eine skizzenhafte Darstellung aufgenommen werden.

Die DB Station & Service AG, Münster weist darauf hin, dass als Bahnsteigzugang eine behindertengerechte Zuwegung vorzusehen ist. Ein Treppenabgang vom Bahnsteig zur Unterführung kann daher nicht akzeptiert werden. Er weist gegenüber einer höhengleichen Anbindung deutliche Funktions- und Kostennachteile auf. Es wird befürchtet, dass Bahnkunden vermehrt den Weg über das Gleis benutzen, wenn die Anlagen nicht massiv eingezäunt werden. Aus diesem Grund werden die Aussagen des Kapitels 7.2 der Begründung und der Bebauungsplan abgelehnt.

Die DB Station & Service AG hält eine Durchplanung des neuen Bahnsteiges aus betrieblicher und wirtschaftlicher Sicht für notwendig. Dabei kann aus Sicht der DB Station & Service nur ein höhengleicher Zugang vor Kopf des Bahnsteiges aus Richtung P&R / B&R – Anlage vorgesehen werden. Die Ergebnisse der Planung mit Auswirkungen auf die Eisenbahnstrukturanlagen sind im Bebauungsplan darzustellen, auch wenn das Bahngelände nicht der Planungshoheit der Stadt Münster unterliegt. Nur so können seitens der DB Station & Service AG Aussagen zu Schnittstellen und Einwirkungen zum bzw. aus dem Plangebiet auf die Anlagen der Bahn getroffen werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Aufgrund der Bedenken gegen die Darstellung des Haltepunktes im Bebauungsplan wurde gemeinsam von der DB Netz AG, der DB Station & Service AG, dem Zweckverband SPNV Münsterland und der Stadt Münster am 02.02.2007 entschieden, eine Machbarkeitsstudie für einen neuen DB Haltepunkt Mecklenbeck durch ein geeignetes Ingenieurbüro erstellen zu lassen. Die Auswahl der Büros sowie die Festlegung des Umfangs des Leistungsbildes erfolgte dabei ebenfalls in gemeinsamer Abstimmung zwischen den o. g. Dienststellen. Bestandteil des Leistungsbildes war u. a. auch die Verschwenkung bzw. der Neubau des Gleises 705 mit der entsprechenden Weichenplanung sowie die signaltechnische Anpassung, die Anpassung der Oberleitung sowie eine Kostenermittlung. Als Ergebnis konnte erreicht werden, dass mit der Machbarkeitsstudie, in der vier mögliche Varianten untersucht wurden, eine Haltepunktplanung entwickelt wurde, die am 22.08.2007 von allen beteiligten Dienststellen als Grundlage für die weiteren Planungen anerkannt wurde.

Die abgestimmte Haltepunktplanung sieht die Anlage eines Inselbahnsteiges in 120 m Länge und 5,60 m Breite im Bereich des heutigen Gleises 705 auf der geplanten Eisenbahnunterführung vor. Gegenüber der nachrichtlichen Darstellung des offengelegten Bebauungsplanes verschiebt sich die Lage des Bahnsteiges nach Osten. Den Anregun-

gen von DB Netz AG und DB Station & Service AG folgend wird abweichend von der bisherigen nachrichtlichen Darstellung auf die Darstellung eines Treppenaufganges von der Unterführung zum Inselbahnsteig verzichtet. Die abgestimmte Haltepunktplanung sieht vor, der Anregung von DB Station & Service AG folgend, den Zugang des Inselbahnsteiges höhengleich vor Kopf aus Richtung P & R / B & R-Anlage anzulegen. Damit erfolgt auch ein behindertengerechter Zugang des Bahnsteiges. Das durch den Bahnsteig entfallende Gleis 705 wird nördlich des Bahnsteiges neu angelegt. Insofern verbleibt es hinsichtlich der Länge der Unterführung bei der vorhandenen nachrichtlichen Darstellung im Bebauungsplan. Kapitel 7.2 der Begründung zum Bebauungsplan wurde hinsichtlich der Aussagen zum Haltepunkt der einvernehmlich abgestimmten Planung angepasst.

Hinsichtlich der geäußerten Bedenken, dass die Weiterführung des Ausbaus der Strecke Münster – Coesfeld nach Kenntnis der DB Netz AG noch ungewiss sei, wird darauf hingewiesen, dass das Land NRW zwischenzeitlich ein Programm zur Förderung des SPNV verabschiedet hat. Der Ausbau der Strecke Münster – Coesfeld mit dem Neubau der Haltepunkte Roxel und Mecklenbeck sind Bestandteil dieses Programms.

Aufgrund der am 22.08.2007 einvernehmlich abgestimmten Lösung für die weitere Haltepunktplanung erübrigt sich eine Beschlussfassung.

32. Das **Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Essen**, äußerte sich mit Schreiben vom 11.10.2006 wie folgt:

Die Herstellung der Eisenbahnüberführung im Zuge der Verlegung der Heroldstraße kann nicht im Bebauungsplanverfahren öffentlich-rechtlich festgesetzt werden, da dieses Verfahren keine Konzentrationswirkung gemäß §§ 72 Abs. 1, 75 Abs. 1 VwVfG hat.

Der Bau der Eisenbahnüberführung bedingt, dass Eisenbahnbetriebsanlagen geändert werden müssen. Hierfür ist gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ein Planfeststellungsverfahren oder eine Plangenehmigung entsprechend den Bestimmungen des § 18 Abs. 1 oder Abs. 2 AEG erforderlich. Vorliegend kann davon ausgegangen werden, dass nach Rechtskraft des Bebauungsplanes die Herstellung des Brückenbauwerkes durch ein Verfahren nach § 18 Abs. 2 (Plangenehmigung) herbeigeführt wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Beschlussfassung erübrigt sich.

33. Der **Zweckverband SPNV Münsterland** regte zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 486 mit Schreiben vom 14.11.2006 nachfolgendes an:

Die im Bebauungsplan nachrichtlich dargestellten vorgeschlagenen Abgrenzungen des Haltepunktes entsprechen nicht dem letzten Planungsstand. Für Regionalnetze wie in diesem Fall das Regionalnetz Münsterland, zu dem die Strecke Münster – Coesfeld gehört, sind auch höhengleiche Zuwegungen zu Mittelbahnsteigen möglich. Eine solche Zuwegung hält der Zweckverband auch für den Haltepunkt Münster-Mecklenbeck für sinnvoll und umsetzbar. Bei der Zuwegung zu den Bahnsteigen sind nach dem 2. Nahverkehrsplan SPNV Münsterland die belange von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen zu berücksichtigen.

Unabhängig von der Zuwegung ist bei der Anlage eines Mittelbahnsteiges die Frage der Bahnsteigbreite zu klären. Alternativ wären auch ein Mittelbahnsteig und ein zusätzlicher Außenbahnsteig denkbar. In beiden Fällen ist unklar ob die ausgewiesenen Flächen für Bahnanlagen im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes ausreichen.

Für die weitere Planung zur Einrichtung des Haltepunktes ist eine vertiefende Machbarkeitsstudie erforderlich, mit der die Lage des Bahnsteiges festgelegt wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Es wurde zwischenzeitlich in Abstimmung zwischen DB Netz AG, DB Station & Service AG, Stadt Münster und dem Zweckverband SPNV Münsterland eine Machbarkeitsstudie für einen neuen DB Haltepunkt Mecklenbeck erstellt. Die am 22.08.2007 zwischen den o.g. Dienststellen abgestimmte Planung sieht einen Mittelbahnsteig mit einem höhen- gleichen Bahnsteigzugang für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen vor.

Eine Beschlussfassung erübrigt sich.

34. Die **Stadtwerke Münster GmbH – T121, Planung Netze** weisen mit Schreiben vom 31.10.2006 darauf hin, dass sich im überplanten Bereich Versorgungsleitungen der Stadtwerke Münster befinden. Im Zuge des weiteren Verfahrens zum Straßenausbau und der Errichtung des Trogbauwerkes müssen notwendige Verlegemaßnahmen eventuell betroffener Versorgungsleitungen rechtzeitig mit den Stadtwerken abgestimmt werden. Insbesondere bei der Planung von Leerrohrsystemen innerhalb des Trogbauwerkes zur Unterführung der Bahngleise, besteht ein frühzeitiger Abstimmungsbedarf seitens der Stadtwerke.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Beschlussfassung erübrigt sich.

35. Die **Stadtwerke Münster GmbH – Verkehrsbetriebe** teilen mit Schreiben vom 02.11.2006 mit, dass neben dem Haltestellenpaar im Knotenpunktsbereich östlich Hafkhorst eine weitere Haltestelle auf der Heroldstraße, in stadtauswärtiger Fahrtrichtung direkt hinter der Einfahrt von der Weseler Straße in die Heroldstraße, eingeplant werden sollte. Mit dieser Haltestelle (Meyerbeerstraße C) wird die Verknüpfung der Buslinien 10,15 und 16 sichergestellt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die gewünschte Haltestelle läge aufgrund des geringen Abstandes zwischen Weseler Straße und Eisenbahnunterführung bereits innerhalb des Trogbauwerks und der Rampe der verlegten Heroldstraße. Bezogen auf den Zugang zum DB-Haltepunkt läge die Haltestelle an der gewünschten Stelle ungünstig. Aufgrund der Längsneigung von 6,5 % wäre die Haltestelle auch für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen nicht geeignet. Die Verwaltung schlägt daher vor, die Anlage einer neuen Haltestelle in der Weseler Straße westlich der Einmündung der verlegten Heroldstraße im Zusammenhang mit der Vorhaben bezogenen 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 342 zu prüfen. An dieser Stelle läge die Haltestelle unmittelbar vor dem geplanten Weg zum DB-Haltepunkt und wäre auch für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen nutzbar. Auch wäre hier die von den Stadtwerken gewünschte Verknüpfung der Linien 10,15 und 16 sichergestellt.

Eine Beschlussfassung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 486 erübrigt sich.