

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Vorlagen-Nr.:

V/0609/2008

Auskunft erteilt:

Herr Witt / Herr Hülk

Ruf:

492 61 90

E-Mail:

Huelk@stadt-muenster.de

Datum:

24.07.2008

Betrifft

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

1. Beschluss über die Stellungnahmen
2. Satzungsbeschluss

Beratungsfolge

20.08.2008	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Vorberatung
21.08.2008	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
27.08.2008	Hauptausschuss	Vorberatung
27.08.2008	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Über die vorliegenden Stellungnahmen zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 486: Mecklenbeck – verlegte Heroldstraße / neuer DB-Haltepunkt wird wie folgt Beschluss gefasst:
 - 1.1 Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange wird den nachfolgenden Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 486 nicht gefolgt:
 - 1.1.1 Der Anregung, am bestehenden Bahnübergang eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer durch eine Unter- / Überführung zu schaffen bzw. durch einen höhengleichen Bahnübergang beizubehalten (Anlage 1, Punkt 1h).
 - 1.1.2 Der Anregung, die Heroldstraße als Tempo-30-Zone auszuweisen (Anlage 1, Punkt 2).
 - 1.1.3 Der Anregung, den Verkehr über eine neue Trasse zwischen Kappenberger Damm und Weseler Straße zu führen (Stadtteil-Umgehungsstraße) (Anlage 1, Punkt 1d).
 - 1.1.4 Den Bedenken, dass die vorhandene Heroldstraße im Bestand zu schmal ist und keine Radwege aufweist (Anlage 1, Punkt 3).
 - 1.1.5 Der Anregung, an der verlegten Heroldstraße beidseitig Radwege zu bauen, da ein einseitiger Geh- und Radweg in 3 m Breite als nicht ausreichend angesehen wird (Anlage 1, Punkt 1o).

- 1.1.6 Der Anregung, die Heroldstraße für den Lkw-Verkehr zu sperren (Anlage 1, Punkt 4).
- 1.1.7 Den Bedenken, dass sich die Heroldstraße zu einem Autobahnzubringer und zu einer Westtangente entwickeln wird (Anlage 1, Punkt 1g).
- 1.1.8 Den Bedenken, dass die Unterführung aufgrund der geplanten Längsneigung von 6,5 % für Kfz und 4 % für Radfahrer und Fußgänger zu steil, zu gefährlich und nicht behindertengerecht ist (Anlage 1, Punkt 1q).
- 1.1.9 Den Bedenken, dass mit der Unterführung ein Angstraum geschaffen wird (Anlage 1, Punkt 1u).
- 1.1.10 Den Bedenken, dass mit der Unterführung die Waldweg-Siedlung von der Mitte Mecklenbecks abgeschnitten wird (Anlage 1, Punkt 5).
- 1.1.11 Den Bedenken, dass auf der vorhandenen Heroldstraße zu wenige Querungshilfen vorhanden sind (Anlage 1, Punkt 6).
- 1.1.12 Der Anregung, den Taxenstand von der Meyerbeerstraße näher an den Haltepunkt zu verlegen (Anlage 1, Punkt 7).
- 1.1.13 Der Anregung, den vorhandenen Bahnübergang bestehen zu lassen und stattdessen die Wiedastraße für den Durchgangsverkehr zu sperren (Anlage 1, Punkt 8).
- 1.1.14 Den Bedenken, dass durch die Verlegung des Getterbaches die Hochwassergefahr steigen wird (Anlage 1, Punkt 9).
- 1.1.15 Den Bedenken, dass der Entwurf des Bebauungsplanes in verkehrstechnischer Hinsicht große Defizite aufweist und die geplante Linienführung unübersichtlich und gefährlich ist (Anlage 1, Punkt 1p).
- 1.1.16 Den Bedenken, dass mit der Verlegung der Heroldstraße das Verkehrsaufkommen, insbesondere auch der Schwerverkehrsanteil deutlich zunehmen wird (Anlage 1, Punkt 10).
- 1.1.17 Der Anregung, dass der Bebauungsplan allen Bürgern des Stadtbezirks vor dem Satzungsbeschluss erneut vorzustellen und eine Bürgerbefragung durchzuführen ist (Anlage 1, Punkt 11).
- 1.1.18 Den Bedenken, dass die Querungsstelle für Radfahrer und Fußgänger in Höhe des heutigen Bahnüberganges gefährlich ist (Anlage 1, Punkt 12).
- 1.1.19 Den Bedenken, dass für Radfahrer und Fußgänger im Bereich zwischen den beiden Lärmschutzwänden ein gefährlicher Angstraum entsteht (Anlage 1, Punkt 13).
- 1.1.20 Den Bedenken, dass die Verkehrsprognose, wie auch die Zahlen, die der Prognose zugrunde gelegt wurden, falsch sind (Anlage 1, Punkt 1f).
- 1.1.21 Den Bedenken, dass der Fußweg zur Haltestelle an der Meyerbeerstraße zu weit ist (Anlage 1, Punkt 14).
- 1.1.22 Den Bedenken, dass sich Wohnqualität durch die Verlegung der Heroldstraße insgesamt verschlechtern wird und die Immobilienpreise sinken werden (Anlage 1, Punkt 15).

- 1.1.23 Der Anregung, an der Kursbuchstrecke 425 ebenfalls einen Bahnhaltelpunkt vorzusehen (Anlage 1, Punkt 1x).
- 1.1.24 Den Bedenken, dass die geplanten Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend sind (Anlage 1, Punkt 16).
- 1.1.25 Der Anregung, das Haus Heroldstraße 25 über einen neuen Weg direkt an die verlegte Heroldstraße anzubinden (Anlage 1, Punkt 1t).
- 1.1.26 Der Anregung, das Bebauungsplangebiet nach Süden zu erweitern um so eine Verknüpfung mit weiteren noch aufzustellenden Bebauungsplänen zu erreichen (Anlage 1, Punkt 1a).
- 1.1.27 Der Anregung, politische Ziele und planerische Grundsätze für das Waldweggebiet zu entwickeln und dabei die infrastrukturellen und integrativen Entwicklungen Mecklenbecks zu berücksichtigen (Anlage 1, Punkt 1b).
- 1.1.28 Der Anregung, zu prüfen, ob sich die beiden Planziele Integration der Waldwegsiedlung mit Mecklenbeck-Mitte und finden einer Lösung für den Durchgangsverkehr miteinander verknüpfen lassen (Anlage 1, Punkt 1e).
- 1.1.29 Den Bedenken, dass durch die beidseitigen Lärmschutzwände entlang der verlegten Heroldstraße zusätzliche Belastungen für Radfahrer und Fußgänger entstehen (Anlage 1, Punkt 1j).
- 1.1.30 Den Bedenken, dass für Radfahrer und Fußgänger im Bereich der Unterführung eine erhöhte Abgasbelastung durch zurück stauende Fahrzeuge entsteht (Anlage 1, Punkt 1k).
- 1.1.31 Der Anregung, dass für Radfahrer und Fußgänger im Bereich der geplanten Linksabbiegespur in Richtung Am Getterbach eine Fußgängerlichtsignalanlage als Querungshilfe vorgesehen wird (Anlage 1, Punkt 1m).
- 1.1.32 Den Bedenken, dass bei Extremwetterlagen die Unterführung durch Wasser, Glatteis und Unfälle blockiert ist und dadurch die Versorgung des Waldweggebietes mit Einsatzfahrzeugen nicht mehr gewährleistet ist (Anlage 1, Punkt 1r).
- 1.1.33 Der Anregung, die Bahnanlagen im Bereich der Unterführung zurück zu bauen, da die Unterführung mit 40 m deutlich zu lang ist und damit nicht den Erwartungen der Bevölkerung entspricht (Anlage 1, Punkt 1s).
- 1.1.34 Der Anregung, an der vorhandenen Heroldstraße bis zum Anschluss an den gemeinsamen Geh- und Radweg an der Wiedastraße Radwege zu bauen (Anlage 1, Punkt 1l).
- 1.1.35 Der Anregung, anstelle des geplanten Inselbahnsteiges einen Seitenbahnsteig zu bauen, um damit auf einen Treppenaufgang aus der Unterführung verzichten zu können. (Anlage 1, Punkt 1y).
- 1.1.36 Den Bedenken, dass eine gefahrlose Benutzung der Unterführung nicht möglich ist, da bei einem Unfall kein Fluchtweg zur Verfügung steht (Anlage 1, Punkt 17).

- 1.1.37 Den Bedenken, dass sich durch die Unterführung deutlich längere Fußwege ergeben und dies insbesondere für ältere Leute, kleine Kinder, Frauen und Behinderte nicht zumutbar ist (Anlage 1, Punkt 18).
- 1.1.38 Den Bedenken, dass durch die Maßnahme eine erhöhte Lärm- und Abgasbelastung zu erwarten ist (Anlage 1, Punkt 19).
- 1.1.39 Der Anregung, zusätzliche Autobahnanschlüsse an der Weseler Straße/ WN und in Roxel zu prüfen, da hierdurch eine Entlastung der Heroldstraße erwartet wird (Anlage 1, Punkt 20).
- 1.1.40 Den Bedenken, dass durch die neue Straßenführung Radfahrer und Fußgänger erheblich gefährdet werden (Anlage 1, Punkt 21).
- 1.1.41 Der Anregung, ein Durchfahrtsverbot für Gefahrguttransporter sowie eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorzusehen (Anlage 1, Punkt 1w).
- 1.1.42 Den Bedenken, dass sich durch eine dauerhafte Grundwasserabsenkung Gefahren für die Tier- und Pflanzenwelt ergeben (Anlage 1, Punkt 22).
- 1.1.43 Der Anregung, dass zusätzlich zum geplanten Treppenaufgang zum Bahnsteig ein Fahrstuhl vorzusehen ist (Anlage 1, Punkt 23).
- 1.1.44 Der Anregung, dass Ausgleichsmaßnahmen ausschließlich im Stadtteil Mecklenbeck vorgesehen werden (Anlage 1, Punkt 23).
- 1.1.45 Den Bedenken, dass mit der Realisierung des Bahnhaltepunktes Busverbindungen abgebaut werden (Anlage 1, Punkt 24).
- 1.1.46 Den Bedenken, dass in ein unverantwortliches Projekt Steuergelder investiert werden (Anlage 1, Punkt 1z).
- 1.1.47 Den Bedenken, dass im Bereich des Getterbachs Tierarten der sog. „Roten Liste“ anzutreffen sind und dieser deshalb als Biotop einzustufen ist (Anlage 1, Punkt 1z).
- 1.2 Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange wird den nachfolgenden Anregungen zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 486 gefolgt:
 - 1.2.1 Östlich des Wohngebietes wird eine Geh- und Radwegverbindung zur verlegten Heroldstraße geplant (Anlage 1, Punkt 1i).
 - 1.2.2 Die Verrohrung des Getterbaches wird ausreichend groß dimensioniert (Anlage 1, Punkt 27).
 - 1.2.3 Die Fußgängerlichtsignalanlage an der verlegten Heroldstraße wird mit der Lichtsignalanlage des Knotenpunktes Weseler Straße/ Meyerbeerstraße koordiniert (Anlage 1, Punkt 1n).
 - 1.2.4 Die verlegte Heroldstraße wird für alle Verkehrsarten durchgängig beleuchtet (Anlage 1, Punkt 28).

1.2.5 Das ÖPNV-Angebot des Waldwegviertels wird so gestaltet, dass ein Ein- und Umstieg in diesem Viertel zum Zentrum Mecklenbeck und zur Innenstadt gesichert ist (Anlage 1, Punkt 29).

1.2.6 Die Geh- und Radwegverbindung parallel zur Bahn zwischen Heroldstraße und Werne-
weg wird aufrechterhalten (Anlage 1, Punkt 30).

2. Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 486: Mecklenbeck – verlegte Heroldstraße / neuer DB-Haltepunkt wird gemäß §§ 2 und 10 Baugesetzbuch und §§ 7 und 41 Gemeindeordnung NW (GO NW) als Satzung beschlossen.

Die Begründung zum Bebauungsplan Nr. 486 wird ebenfalls beschlossen.

Mit der Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 486 tritt der Bebauungsplan Nr. 342: Mecklenbeck – Wese-
ler Straße / Autobahnzubringer sowie der Durchführungsplan Nr. 44: Am Getterbach soweit sie vom Be-
bauungsplan Nr. 486 überlagert werden, teilweise außer Kraft.

II. Kosten/Folgekosten

Durch die vorstehenden Beschlussvorschläge entstehen der Stadt Münster keine zusätzlichen Kosten und keine weiteren Folgekosten.

Wie in der Vorlage Nr. 644/2006 dargestellt entstehen der Stadt Münster zur Verwirklichung der Planung Kosten, die zurzeit auf ca. 13,9 Mio. € geschätzt werden. Demgegenüber stehen zu erwartende Förderun-
gen / Beteiligungen des Bundes, des Landes und der DB in Höhe von insgesamt ca. 12,03 Mio. €.

Begründung:

1. Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 486 hat vom 16.10. – 16.11.2006 öffentlich ausgele-
gen. Während der Offenlegung wurden in über 80 Stellungnahmen die in der Anlage 1 darge-
stellten Bedenken und Anregungen vorgetragen. Über diese Stellungnahmen soll entspre-
chend den Beschlussvorschlägen 1.1.1 bis 1.2.7 Beschluss gefasst werden.
2. Die Festsetzungen im Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 486 werden aufgrund der Be-
schlussvorschläge nicht geändert oder ergänzt. Somit kann der Satzungsbeschluss zum Be-
bauungsplan Nr. 486 gefasst werden.

Mit der Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 486 tritt der Bebauungsplan Nr. 342: Mecklenbeck –
Weseler Straße / Autobahnzubringer sowie der Durchführungsplan Nr. 44: Am Getterbach soweit
sie vom Bebauungsplan Nr. 486 überlagert werden, teilweise außer Kraft.

Wie in der Berichtsvorlage Nr. 644/2006 dargestellt entstehen der Stadt Münster zur Verwirklichung der
Planung Kosten, die zurzeit auf ca. 13.90 Mio. € beziffert werden. Demgegenüber stehen zu erwarten-
de Förderungen / Beteiligungen des Bundes, des Landes und der DB in Höhe von insgesamt ca. 12.03
Mio. €.

Mit dem Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan werden keine Vorentscheidungen über die Bereitstel-
lung von Mitteln für Durchführungsmaßnahmen getroffen. Darüber ist vielmehr zu einem späteren Zeit-
punkt im Rahmen der jährlichen Beratungen über das Investitionsprogramm unter Berücksichtigung der
dann gegebenen Haushalts- und Finanzlage zu entscheiden.

Weitere Einzelheiten zur Planung können den beigefügten Anlagen entnommen werden.

I.V.

gez.

Schultheiß

Stadtdirektor

Anlagen:

1. Stellungnahmen
2. Begründung
3. Plan (verkleinert)

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 Eingeber** 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 Eingeber** 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 RASSt 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 RASSt 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 Eingebere** 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 Eingebere** 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 Eingebere** regen an, zusätzlich zum Rückbau der Gleise auch die Erschließungsstraße zum Haus Heroldstraße 25 auf die Südseite der Einfahrtskurve 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 Eingebere** geben zu Bedenken, dass nicht nur unter den sieben Gleisen ein Angstraum 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 Eingaber** 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 Eingaber** 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 Eingaberin 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 Eingebere** 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 Eingebere** 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 Eingebere** 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 Bahnhofpunkt 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 Eingebere** 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 Trogbauwerkes 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.

B e g r ü n d u n g

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

Inhalt	Seite
1. Geltungsbereich	2
2. Planungsanlass	2
3. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	3
4. Aufhebung von Bebauungsplänen	3
5. Räumliche und strukturelle Situation	3
6. Planungsziele	3
7. Inhalt des Bebauungsplanes	4
7.1 Straßenverkehrsflächen	4
7.2 Flächen für Bahnanlagen	6
7.3 Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft	7
7.4 Denkmalschutz	7
8. Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gem. § 2a BauGB	8
8.1 Rahmen der Umweltprüfung	8
8.2 Kurzdarstellung der Planung	8
8.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes	9
8.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose	10
8.4.1 Menschen	10
8.4.2 Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt	13
8.4.3 Boden	14
8.4.4 Wasser	15
8.4.5 Klima / Luft	17
8.4.6 Landschaft / Ortsbild	17
8.4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter	18
8.4.8 Wechselwirkungen	19
8.5 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)	19
8.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten	19
8.7 Überwachung (Monitoring)	20
8.8 Zusammenfassung	20
9. Gesamtabwägung	21
10. Flächenbilanz	22
11. Durchführungsmaßnahmen	23

1. Geltungsbereich

Die westliche Plangebietsgrenze wird durch die vorhandene Heroldstraße gebildet. Die nördliche Plangebietsgrenze bildet die Abgrenzung der Eisenbahnfläche sowie die Weseler Straße. Im Osten grenzt das Plangebiet unmittelbar an den ehemaligen Christoph-Bernhard-Graben an. Die Plangebietsgrenze im Süden wird durch den Verlauf des Getterbaches gebildet.

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 486 befinden sich die folgenden Grundstücke:

Gemarkung Amelsbüren,
Flur 3, Flurstück 1005, Teile der Flurstücke 351, 1006, 1131, 1182, 1263,

Gemarkung Münster,
Flur 220, Flurstücke 106, 110, Teile der Flurstücke 109, 237,
Flur 222, Flurstücke 43, 67, Teile der Flurstücke 53 – 57, 64, 66,
Flur 223, Flurstücke 58, 306, 311, 319, 351 – 353, 355, Teile der Flurstücke 354, 422.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 486 ist im Plan durch einen grauen Farbstreifen gekennzeichnet.

2. Planungsanlass

Die Eisenbahnstrecke Münster-Recklinghausen (Kbs 425) ist eine stark belastete Hauptabfahrtstrecke. Sie ist vor allem im Güterzugverkehr, aber auch mit ICE-Zügen und anderen Reisezügen belastet. Insgesamt befahren über 200 Züge täglich diese Strecke.

Bis Mecklenbeck verläuft parallel zur Kursbuchstrecke 425 die Kursbuchstrecke 408 (Münster-Coesfeld). Im Bereich der Heroldstraße schwenkt der Streckenverlauf nach Nordwesten, so dass die Heroldstraße in einem Abstand von ca. 35,0 m zwei höhengleiche Bahnübergänge aufweist. Da beide Schranken häufig nacheinander geschlossen sind, ergeben sich für den Verkehr auf der Heroldstraße relativ lange Wartezeiten. Insgesamt sind die Schranken täglich ca. 7,5 Stunden geschlossen. Die Deutsche Bahn AG hat bereits in der Vergangenheit immer wieder deutlich gemacht, dass sie es begrüßen würde, wenn die plangleichen Bahnübergänge an der Heroldstraße beseitigt würden. Ferner hat die Deutsche Bahn AG ihre grundsätzliche Bereitschaft erklärt, sich an den Kosten für ein Ersatzbauwerk zu beteiligen. Erste Planungsansätze zur Beseitigung des Bahnüberganges gehen auf das Jahr 1962 zurück. In den Jahren 1965 und 1973 wurden bereits Planfeststellungsverfahren eingeleitet, die jedoch nicht zum tragen kamen.

Im Jahre 1996 hat der Planungsausschuss des Rates der Stadt Münster sich aufgrund von Anregungen aus der Bürgerschaft erneut mit dem Thema Heroldstraße befasst. Dabei hat er einen grundsätzlichen Handlungsbedarf zur Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges anerkannt und die Verwaltung beauftragt, Vorentwurfsplanungen zu entwickeln und eine Umweltverträglichkeitsstudie durchzuführen. Daraufhin wurden insgesamt 5 Neubauvarianten entwickelt und bewertet. Als Ergebnis der Variantenbewertung hat der Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft am 01.06.1999 beschlossen, auf der Grundlage der sogenannten Variante II B das Bebauungsplanverfahren zur Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges einzuleiten.

3. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan weist das klassifizierte Straßennetz aus. Die Heroldstraße ist derzeit als Kreisstraße K 2 klassifiziert. Der Flächennutzungsplan weist die Heroldstraße jedoch nicht aus, da nach Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft vom 01.06.1999 eine Abstufung der Heroldstraße zur Gemeindestraße erfolgen soll. Der geplante Bahnhaltepunkt sowie die südlich angrenzende Wohnbaufläche sind im Flächennutzungsplan dargestellt. Somit ist der Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

4. Aufhebung von Bebauungsplänen

Der Bebauungsplanentwurf zur Verlegung der Heroldstraße erstreckt sich zwischen der Eisenbahn und der Weseler Straße auf den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 342: Mecklenbeck – Weseler Straße / Autobahnzubringer (B 51 a) / Bundesbahnstrecke Wanne-Eickel – Bremen / Heroldstraße. In dem überplanten Bereich weist der Bebauungsplan Nr. 342 eine gewerbliche Baufläche, eine private Grünfläche sowie eine Stichstraße aus.

Im Bereich des derzeitigen Bahnüberganges überschneidet der neue Bebauungsplan den Durchführungsplan Nr. 44: Am Getterbach, welcher hier Öffentliche Verkehrsfläche (Straße) festsetzt.

Der neue Bebauungsplan übernimmt die planungsrechtliche Beurteilungsgrundlage anstelle des bestehenden Planungsrechtes.

5. Räumliche und strukturelle Situation

Die Heroldstraße ist südlich der Bahn beidseitig von Wohnbebauung tangiert. Im Bereich zwischen Getterbach und der Bahn, in dem die Heroldstraße künftig nach Osten abschwengt, befindet sich eine kleine Feldgehölzfläche. Die daran angrenzende schmale Fläche zwischen Getterbach und Bahnseitenweg ist eine Grünlandfläche, die in eine mit Büschen bestandene Fläche übergeht.

Ab dem Ende der Wohnbebauung Hafkhorst verläuft der Getterbach unmittelbar südlich des Bahnseitenweges. Südlich daran angrenzend befindet sich eine Grünlandfläche, die der rechtsgültige Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche ausweist.

Die Fläche zwischen der Eisenbahn und der Weseler Straße, die im rechtsgültigen Bebauungsplan Nr. 342 als gewerbliche Baufläche ausgewiesen ist, ist derzeit eine Grünlandbrache. Sie wird im Westen von gewerblicher Bebauung begrenzt. Im Osten wird die Fläche durch die alte Aa begrenzt. Daran schließt sich wiederum im Osten ein Regenrückhaltebecken und südlich angrenzend eine Wohnbebauung an.

6. Planungsziele

In Übereinstimmung mit verschiedenen parlamentarischen Beschlüssen soll der Bebauungsplanentwurf die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges an der Heroldstraße und zur Erschließung eines neuen DB-Haltepunktes Mecklenbeck an der Eisenbahnstrecke Münster – Coesfeld schaffen. Die verlegte Heroldstraße dient zudem der verkehrlichen Erschließung einer im Flächennutzungsplan südlich der Eisenbahn ausgewiesenen Wohnbaufläche, die östlich des vorhandenen Wohngebietes Ripenhorst / Hafkhorst liegt.

Verkehrliche Entwicklung

Im Rahmen der bundesweiten Straßenverkehrszählungen wurden auch auf der Heroldstraße in Höhe des Waldweges im Abstand von fünf Jahren Verkehrserhebungen durchgeführt. Danach stellt sich die Verkehrsentwicklung auf der Heroldstraße wie folgt dar:

•	1980	DTV = 6705 Kfz/24h	davon Güterverkehr	5,9 %
•	1985	DTV = 6080 Kfz/24h	davon Güterverkehr	5,5 %
•	1990	DTV = 6140 Kfz/24h	davon Güterverkehr	4,1 %
•	1995	DTV = 5387 Kfz/24h	davon Güterverkehr	7,1 %
•	2000	DTV = 5017 Kfz/24h	davon Güterverkehr	7,7 %
•	2005	DTV = 6079 Kfz/24h	davon Güterverkehr	7,7 %

(Hinweis: Die Zählstelle der Zählung 2005 lag abweichend von den früheren Zählstellen nicht in Höhe des Waldweges sondern in Höhe der Weseler Straße. Das Zählergebnis 2005 ist daher nicht mit den Zählergebnissen der Jahre 1980 bis 2000 vergleichbar!)

Die ermittelte Verkehrsabnahme von 1980 bis 2000 um ca. 25 % lässt vermuten, dass derzeit viele Autofahrer die Heroldstraße wegen der langen Wartezeiten vor den Bahnschranken meiden und andere Routen wählen.

Nach der Verkehrsuntersuchung „Autobahnanschluss Münster-Hiltrup – Belastungsermittlung und Auswirkungsanalyse“ der Ingenieurgruppe IVV – Aachen vom Mai 2000 wurde für die verlegte Heroldstraße für das Prognosejahr 2015 ohne Autobahnanschluss eine Verkehrsbelastung von 8900 Kfz/24h ermittelt (Höhe Waldweg 6700 Kfz/24h). Für den Prognosefall mit Gewerbegebiet Amelsbüren und Autobahnanschluss Münster-Hiltrup wurde die Belastung auf der verlegten Heroldstraße mit 7700 Kfz/24h ermittelt (Höhe Waldweg 5700 Kfz/24h).

Die Verkehrsuntersuchung zum Hansa-BusinessPark aus dem Jahre 2007 als Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung Autobahnanschluss Münster-Hiltrup aus dem Jahr 2000 bestätigt die o. g. Prognose. Für das Prognosejahr 2020 wurde in der Fortschreibung für die verlegte Heroldstraße eine Belastung 7800 Kfz/24 ermittelt (Höhe Waldweg 5600 Kfz/24h).

Die Verkehrsreduzierung durch den Autobahnanschluss Münster-Hiltrup erklärt sich damit, dass derzeit über die Heroldstraße im wesentlichen Verkehre in der Ost-West-Beziehung Hiltrup – Senden und Gegenrichtung abgewickelt werden. Mit der Realisierung des Autobahnanschlusses Münster-Hiltrup wird dieser Verkehr künftig über die A1 und die A43 abgewickelt.

7. Inhalt des Bebauungsplanes

7.1 Straßenverkehrsflächen

Der Bebauungsplan beinhaltet eine Verlegung der Heroldstraße zur Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges an der Kursbuchstrecke 425 im Zuge des heutigen Straßenverlaufs. Dazu wird die Heroldstraße aus Richtung Süden betrachtet, unmittelbar vor dem vorhandenen Bahnübergang in einem Bogen nach Osten verschwenkt und südlich des parallel zur Bahnstrecke verlaufenden Wirtschaftsweges geführt. Nach ca. 260,0 m schwenkt die Heroldstraße in Höhe des Hauses Hafkhorst 41 nach Süden und anschließend in einem Bogen wieder nach Norden, um den Gleiskörper der Bahnstrecken Münster-Coesfeld und Münster-Recklinghausen rd. 450,0 m östlich der heutigen Bahnübergänge rechtwinklig in einem Trogbauwerk zu unterqueren. Nach Unterquerung der Bahn führt die Straßentrasse geradlinig nach Norden und trifft gegenüber der Meyerbeerstraße auf die Weseler Straße.

Vom Knotenpunkt Weseler Straße / Verlegte Heroldstraße / Meyerbeerstraße führt westlich der verlegten Heroldstraße ein gemeinsamer Geh- und Radweg zum geplanten Haltepunkt an der Eisenbahnstrecke Münster-Coesfeld. Über diesen Weg wird auch die am Haltepunkt geplante

Fahrradabstellanlage erschlossen. Die Erschließung der Kfz-Stellplätze erfolgt über die westlich an das Plangebiet angrenzende Privatfläche. Hierfür wird im Rahmen der Vorhabenbezogenen 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 342 mit dem Grundstückseigentümer eine entsprechende vertragliche Vereinbarung getroffen.

Die Längsneigung der verlegten Heroldstraße beträgt südlich der Bahn ca. 2,5 % und nördlich der Bahn ca. 6,5 %.

Im Bereich der Parallellage zur Bahnstrecke erhält die verlegte Heroldstraße auf der Nordseite einen einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,0 m. Dieser gemeinsame Geh- und Radweg liegt etwa in der Führung des heutigen Wirtschaftsweges. Ab der Einmündung der geplanten Erschließungsstraße östlich des Hauses Hafkhorst 41 sind getrennte Rad- und Gehwege in einer Breite von jeweils 3,0 m bis zur Weseler Straße vorgesehen. Die Trennung wurde gewählt, weil dieser Abschnitt der verlegten Heroldstraße künftig stärker vom Radfahrer- und Fußgängerverkehr genutzt wird, als der Abschnitt parallel zur Bahn. Mit der Realisierung des neuen Wohngebietes östlich Riepenhorst / Hafkhorst sollen Wegeverbindungen geschaffen werden, die Radfahrer und Fußgänger aus dem Bereich der Waldwegsiedlung zu diesem Einmündungsbereich mit Querungshilfe führen. Mit dieser Wegebeziehung soll eine attraktive und verkehrssichere Alternative zur vorhandenen Heroldstraße geschaffen werden, da diese keine Radwege aufweist.

Die Rad- und Gehwege werden im Bereich der Unterführung lediglich auf eine lichte Durchfahrtshöhe von 2,50 m abgesenkt. Dadurch kann erreicht werden, dass die Längsneigung für den Rad- und Gehweg nördlich der Bahn auf ca. 4,0 % und südlich auf ca. 1,3 % reduziert werden kann. Damit sind beide Rad- und Gehwegrampen behindertengerecht.

Die Heroldstraße wird im Bereich der Bahnunterführung in einem Trogbauwerk geführt, dessen Länge ca. 200,0 m beträgt. Die Gesamtlänge der verlegten Heroldstraße beträgt ca. 720 m. Im Rahmen der Abwägung wurde entschieden, dass zur Eingriffsminimierung der Mindestkurvenradius nach RAS-L (Ausgabe 1995) von 80,0 m bei einer Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h unterschritten wird. Im Bereich des Bahnüberganges wurde zur Eingriffsminimierung in den Getterbach ein Kurvenradius von 50,0 m zugrunde gelegt. Im Bereich der Unterführung wurde zur Eingriffsminimierung in die Bauflächen ebenfalls ein Kurvenradius von 50,0 m zugrunde gelegt. Die erforderlichen Sichtweiten wurden auf 50 km/h bemessen.

Da auf Beschluss des Planungsausschusses vom 01.06.1999 die Heroldstraße von einer Kreisstraße zur Gemeindestraße abgestuft werden soll, sind Ausbaustandard und Verkehrsfunktion miteinander vereinbar.

An der Südseite der verlegten Heroldstraße ist zum Schutz gegen den Straßenverkehrslärm eine 250 m lange hoch absorbierende Lärmschutzwand in einer Höhe von 2,50 m ausgewiesen. Durch diese Lärmschutzwand können die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) an der Wohnbebauung im Bereich Hafkhorst eingehalten werden. Im Übergangsbereich von der vorhandenen Heroldstraße in die verlegte Heroldstraße werden an fünf Gebäuden die Anspruchsvoraussetzungen für passiven Lärmschutz dem Grunde nach erfüllt, da sich diese Gebäude aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht aktiv schützen lassen. Ob passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden erforderlich sind, kann erst durch eine Einzelobjektprüfung gemäß der 24. BImSchV festgestellt werden. Die Einzelheiten hierzu sind außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zwischen den jeweiligen Eigentümern und der Stadt Münster als Vorhabenträgerin zu klären.

Östlich der Wohnbebauung Hafkhorst weist der Bebauungsplan an der verlegten Heroldstraße einen Knotenpunkt aus. Über den nördlichen Knotenpunktsast wird der vorhandene Bahnseitenweg an die verlegte Heroldstraße angebunden. Über diesen Anschluss erfolgt die verkehrliche Erschließung des Gebäudes Heroldstraße 25.

Der südliche Straßenast dient der verkehrlichen Erschließung der im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Wohnbaufläche östlich des vorhandenen Wohngebietes Ripenhorst / Hafkhorst.

Im Knotenpunktsbereich befinden sich am nördlichen und südlichen Fahrbahnrand der verlegten Heroldstraße Flächen zur Anlage von Bushaltestellen. Diese dienen der ÖPNV-Erschließung des neuen Wohngebietes.

Nach Fertigstellung der verlegten Heroldstraße wird der vorhandene höhengleiche Bahnübergang an der Kursbuchstrecke 425 (Münster-Recklinghausen) für jeglichen Verkehr geschlossen. Diese Absicht wird durch die Ausweisung von Verkehrsgrün an der Südseite der Bahn im Bereich des vorhandenen Bahnüberganges verdeutlicht. 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.

7.2 Flächen für Bahnanlagen

Der Bebauungsplan enthält die Darstellung von Flächen für Bahnanlagen zwischen dem vorhandenen Bahnübergang der Heroldstraße im Westen und dem ehemaligen Christoph-Bernhard-Graben im Osten. Die Bahnflächen sind dabei in ihren derzeitigen Abgrenzungen ausgewiesen. Die Herstellung der Eisenbahnunterführung im Zuge der Verlegung der Heroldstraße kann nicht im Bebauungsplan 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. Nach Angabe des Eisenbahnbundesamtes kann davon ausgegangen werden, dass nach Rechtskraft des Bebauungsplanes die Herstellung des Brückenbauwerkes durch ein Verfahren nach § 18 Abs. 2 (Plangenehmigung) herbeigeführt wird.

Entsprechend den Ausweisungen des Flächennutzungsplanes und des zweiten Nahverkehrsplanes ist vorgesehen, an der Eisenbahnstrecke Münster – Coesfeld (Kursbuchstrecke 408) im Bereich Mecklenbeck einen neuen DB-Haltepunkt zu schaffen. Dieser soll im Bereich der geplanten Unterführung der Heroldstraße liegen. Entsprechend der zwischen der DB Netz AG, der DB Station & Service AG, dem Zweckverband SPNV Münsterland und der Stadt Münster am 22.08.2007 abgestimmten Haltepunktplanung ist die Anlage eines Inselbahnsteiges in 120 m Länge und 5,60 m Breite im Bereich des heutigen Gleises 705 auf der Eisenbahnunterführung vorgesehen. Der Zugang des Inselbahnsteiges erfolgt höhengleich vor Kopf aus Richtung P & R / B & R-Anlage. Damit ist auch ein Zugang des Bahnsteiges für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen gewährleistet. Das durch den Bahnsteig entfallende Gleis 705 wird nördlich des Bahnsteiges neu angelegt. Die Haltepunktplanung ist nachrichtlich im Bebauungsplan dargestellt und stellt keine Festsetzung dar.

Als erforderliche Infrastrukturmaßnahmen für den Haltepunkt sind eine Fahrradabstellanlage und eine P&R-Anlage nördlich der Bahn vorgesehen. Im Knotenpunktsbereich Weseler Straße / Verlegte Heroldstraße/Meyerbeerstraße befindet sich die Haltestelle „Meyerbeerstraße“, die von den Stadtbuslinien 10, 15 und 16 bedient wird. Somit ist auch eine Verknüpfung von Bus und Schiene gegeben.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich auf der Nordseite innerhalb des Eisenbahngeländes eine Altlastenfläche. Es handelt sich hierbei um einen Lagerplatz und eine ehe-

malige Werkstatt mit Magazin. Die Fläche ist u.a. geringfügig und zum Teil erheblich durch polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe belastet. Ein Eingriff in die Altlastenfläche ist im Rahmen der Verlegung der Heroldstraße nicht vorgesehen.

7.3 Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Der Bebauungsplanentwurf weist Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft in einer Größe von ca. 2,02 ha aus. Da der vorhaben bedingte Eingriff nicht vollständig innerhalb des Plangebietes kompensiert werden kann, sind außerhalb des Plangebietes ca. 14.000 weitere Werteinheiten auf externer Ausgleichsfläche vorzusehen. Dieses soll auf einer Fläche östlich des Gievenbaches südlich der Roxeler Straße erfolgen.

Die Eingriffsermittlung und deren Kompensation sowie die Gestaltung der Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft erfolgt auf der Grundlage eines Landschaftspflegerischen Begleitplanes, der durch die Landschaftsarchitekten Weil, Winterkamp und Knopp (WWK) aus Warendorf erstellt wurde.

7.4 Denkmalschutz

Im nordöstlichen Bereich des Plangebietes befindet sich innerhalb der Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft unmittelbar an der Weseler Straße eine im Jahr 1908 errichtete neugotische Wegekappelle. Bei der Kapelle handelt es sich um ein Denkmal gem. § 3 Denkmalschutzgesetz. Veränderungen an oder in der Umgebung des Denkmals bedürfen der Erlaubnis gem. § 9 Denkmalschutzgesetz. Das Denkmal bleibt von der Verlegung der Heroldstraße unberührt.

An der östlichen Grenze des Plangebietes befindet sich ein Teilabschnitt der „Alten Aa“, die 1660 als künstlicher Graben im Zuge der Belagerung der Stadt durch Christoph Bernhard von Galen angelegt wurde. Die „Alte Aa“ ist ein Bodendenkmal. Sie ist nach § 3 Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (DSchG) in die Denkmalliste der Stadt Münster eingetragen und unterliegt daher den Bestimmungen des DSchG, insbesondere den §§ 9 und 12, die festlegen, dass jeder Eingriff in ein Bodendenkmal einer Erlaubnis der Unteren Denkmalbehörde bedarf. Das Bodendenkmal „Alte Aa“ muss in seiner Gesamtheit im Bestand erhalten werden und wahrnehmbar bleiben.

Durch die Verlegung des Getterbaches nach Süden wird auch eine neue Verbindungsstelle zu „Alten Aa“ geschaffen. Damit ist ein Eingriff in das Bodendenkmal verbunden, der einer Erlaubnis nach § 9 DSchG bedarf, die bei der Unteren Denkmalbehörde eingeholt werden muss. Es ist davon auszugehen, dass das Bodendenkmal hierdurch in seiner Substanz beeinträchtigt wird. Diese nachteiligen Auswirkungen können dadurch abgemildert werden, dass sämtliche Erdarbeiten, die im Bereich des Bodendenkmals und im unmittelbaren Umfeld durchgeführt werden müssen, archäologisch begleitet und dokumentiert werden.

Auch außerhalb des Bodendenkmals können jederzeit archäologische Funde auftreten und Bodendenkmale entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmalen ist unverzüglich der Stadt Münster / Städtische Denkmalbehörde oder dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Westf. Museum für Archäologie / Landesmuseum und Amt für Bodendenkmalpflege, Münster anzuzeigen (§ 15 DSchG). Die Fundstelle ist unverändert zu erhalten (§ 16 DSchG). Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

8. Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gem. § 2a BauGB

8.1 Rahmen der Umweltprüfung

Der Umweltbericht ist auf Basis einer Umweltprüfung gemäß der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a des Baugesetzbuches erstellt worden. Die Umweltprüfung ist auf 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 Sitz Münster GmbH, 2003),
- Beschreibung der Bohrprofile (Dr. Muntzos & Partner, 2006),
- Vorlage Nr. 179/99: Beseitigung des plangleichen Bahnüberganges an der Heroldstraße und Bau eines DB-Haltepunktes Mecklenbeck, hier: Varianten-Entscheidung und weitere Planung (1999).

Wesentliche umweltbezogene Daten entstammen dem Umweltkataster der Stadt Münster im Internet:

<http://ukat.stadt-muenster.de/website/uebersicht/viewer.htm>

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.

8.2 Kurzdarstellung der Planung

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

Die Heroldstraße wird nach Osten verschwenkt und südlich parallel zu den Bahngleisen geführt. Nach ca. 260 m schwenkt die Heroldstraße in Höhe des Hauses Hafkhorst 41 nach Süden und anschließend in einem Bogen wieder nach Norden, um den Gleiskörper der Bahnstrecken Münster-Coesfeld und Münster-Recklinghausen rund 450 m östlich der heutigen Bahnübergänge rechtwinklig in einem Trogbauwerk zu unterqueren.

Nach Unterquerung der Bahngleise führt die Straßentrasse geradlinig nach Norden zur Weseler Straße. Im Bebauungsplan Nr. 342 ist diese Fläche als Gewerbegebiet festgesetzt. Der Bebauungsplan Nr. 342 wird in diesem Bereich durch den Bebauungsplan Nr. 486 aufgehoben.

Im Abschnitt nördlich des vorhandenen Wohngebietes Hafkhorst wird eine Lärmschutzwand mit 2,5 m Höhe festgesetzt.

Planungsbedingt entsteht die Notwendigkeit, den Getterbach in zwei Abschnitten von insgesamt 56 m Länge zu verrohren und im Osten des Bebauungsplangebietes nach Süden zu verlegen. Entlang der verlegten Heroldstraße werden Ausgleichsflächen und Straßenverkehrsgrün festgesetzt.

8.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

Von den Umweltschutzzielen in Fachgesetzen und –plänen sind für den vorliegenden Bebauungsplan neben den Umweltschutzzielen im Baugesetzbuch im Wesentlichen folgende relevant und zu berücksichtigen:

Schutzgut	fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes
Menschen / Gesundheit	- Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) - Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) - DIN 18005, Teil 1 (technisches Regelwerk) - Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (22. BImSchV)
Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt	- Bundesnaturschutzgesetz i.V.m. FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) im Hinblick auf streng geschützte Arten - Landschaftsgesetz NRW
Boden	- Bundes-/ Landesbodenschutzgesetz
Wasser	- Wasserhaushaltsgesetz, Landeswassergesetz NRW
Klima/Luft	- Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) - Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (22. BImSchV)
Landschaft	- Landschaftsgesetz NRW
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	- Denkmalschutzgesetz NRW

Die Art und Weise, wie die damit verbundenen Ziele im Rahmen des Verfahrens berücksichtigt werden, wird jeweils bei den einzelnen Schutzgütern dargelegt.

Schutzausweisungen

An der östlichen Plangebietsgrenze befindet sich das in die Denkmalliste der Stadt Münster eingetragene Bodendenkmal „Alte Aa“ bzw. „Christoph-Bernard-Graben“ (s. Punkt 8.4.7). Ansonsten bestehen im Plangebiet und der Umgebung keine Schutzausweisungen des Natur- und Umweltschutzes (Wasserschutzgebiete etc.). Von der Planung sind keine Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) oder Europäische Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes betroffen.

Der Teil des Bebauungsplangebietes südlich der Bahnanlage befindet sich im Bereich des im Verfahren befindlichen Landschaftsplanes 3 (Roxeler Riedel) der Stadt Münster.

8.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose

8.4.1 Menschen

Derzeitige Umweltsituation

Das Bebauungsplangebiet erstreckt sich über die Bahnanlage, die landwirtschaftlichen Flächen und den Getterbach südlich der Bahn sowie die bislang unbebaute Fläche innerhalb des Gewerbegebietes zwischen Weseler Straße und Bahngleisen im Nordosten. Südlich des Bebauungsplangebietes schließt sich das vorhandene Wohngebiet Hafkhorst an. Östlich davon ist eine weitere Wohnbaufläche im Flächennutzungsplan dargestellt.

Die vorhandene Trasse der Heroldstraße verläuft westlich des Plangebietes. Südlich der Bahnanlage befindet sich beidseitig der Heroldstraße Wohnbebauung, nördlich der Gleise verläuft die Straße durch Misch- und Gewerbegebiete.

Verkehrsaufkommen

Die Verkehrsentwicklung auf der Heroldstraße wird in Höhe des Waldweges kontinuierlich in 5-jährigem Abstand ermittelt. Das Verkehrsaufkommen lag im Jahr 2000 bei 5.017 Kfz/24 h bei einem LKW-Anteil von 7,7 % (s. auch Punkt 6 der Begründung).

Vorbelastung durch Lärm

Hinsichtlich der bestehenden Vorbelastung durch Straßenverkehrslärm im Plangebiet wurden orientierend die Daten der Lärminderungsplanung der Stadt Münster ausgewertet.

Es wurden die Daten zu den beidseitig an die Heroldstraße angrenzenden Gebäuden, die sich zukünftig im Neubaubereich befinden (Heroldstraße 28, 28 a, 29, 31, Am Getterbach 1), herangezogen. Die bestehende Vorbelastung durch den Straßenverkehrslärm der Heroldstraße führt im Ist-Zustand bei den betroffenen Gebäuden dazu, dass die Immissionsgrenzwerte (IGW) der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) in Höhe von 59/49 dB(A) Tag/Nacht nicht eingehalten werden.

Für die Wohngebäude südlich der geplanten Verschwenkung der Heroldstraße nach Osten (Hafkhorst 7, 23, 25, 25a, 39, 41) liegen im gegenwärtigen Zustand keine Überschreitungen der IGW der 16. BImSchV vor. Tagsüber wird in diesem Bereich des Plangebietes überwiegend der Orientierungswert der DIN 18005, Teil 1 in Höhe von 55 dB(A) eingehalten.

Im Mischgebiet nördlich der Bahnlinie werden die IGW der 16. BImSchV beidseitig der Heroldstraße im Ist-Zustand überschritten.

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

Weitere Vorbelastungen

Durch die häufigen Schrankenschließzeiten stellt die Bahnanlage eine Zäsur innerhalb des Ortsteils Mecklenbeck dar. Die Wartezeiten und Staus vor den Schranken bedeuten Unannehmlichkeiten für die Anwohner und Verkehrsteilnehmer. Durch die häufigen Stauwirkungen mit wiederholtem Abbremsen und Wiederanfahren kommt es gegenüber fließendem Verkehr zu einer erhöhten und veränderten Abgaszusammensetzung. Grundsätzlich ist jedoch die bestehende Vorbelastung durch Luftschadstoffe im Bereich der Heroldstraße unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens, der Durchlüftungsverhältnisse und der Abstände der Bebauung im Ergebnis einer überschlägigen Abschätzung der UVS (hier: Nullvariante) als unproblematisch einzustufen.

Die Alarm- und Ausrückordnung der Feuerwehr wurde den häufigen Schrankenschließzeiten angepasst um zeitgerechte Einsätze sicherzustellen.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung

Verkehrsprognose

Als Prognoseverkehrsmenge (Querschnittsbelastung) des Prognosehorizontes 2015 wird eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 7.700 Kfz/24 h mit einem maßgebenden LKW-Anteil (über 2,8 t zul. Gesamtgewicht) von 10 % tags und 3 % nachts den Planungen zugrunde gelegt. Bei diesem Prognosefall sind das Gewerbe- und Industriegebiet Amelsbüren sowie der Autobahnanschluss Münster-Hiltrup berücksichtigt.

Straßenverkehrslärm

Die Schallimmissionen im Neubaubereich wurden in einer schalltechnischen Untersuchung prognostiziert mit dem Ergebnis, dass ohne geeignete Lärmschutzmaßnahmen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) auftreten würden. Als Verringerungsmaßnahmen sind deshalb aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Zum Schutz der Wohnbebauung ist entlang der Heroldstraße südlich der Bahn eine 2,5 m hohe Lärmschutzwand geplant. Die Lärmschutzwand ist zur Vermeidung von Reflexionen hoch absorbierend auszuführen. Die Pegelminderungen durch die Anordnung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen 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.

Im Ergebnis werden die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung im Bereich der Wohngebäude südlich der geplanten Verschwenkung der Heroldstraße nach Osten (Hafkhorst 7, 23, 25, 25a, 39, 41) eingehalten. Die Orientierungswerte der DIN 18005, Teil 1, die in der Bauleitplanung als Vorsorgestandard verwendet und hier vergleichsweise herangezogen werden, werden allerdings teilweise in den Ober- bzw. Dachgeschossen überschritten.

Weiterhin ist gemäß den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung für 5 der im Neubaubereich der bisherigen Trasse der Heroldstraße befindlichen Gebäude die Anspruchsgrundvoraussetzung für passiven Lärmschutz erfüllt, da eine Überschreitung der maßgebenden Immissionsgrenzwerte gemäß VLärmSchR 97 (Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen) gegeben ist. Die Gebäude liegen nicht im Einflussbereich des aktiven Lärmschutzes.

Im Bereich der dem Grunde nach anspruchsberechtigten Gebäude gestaltet sich gemäß der schalltechnischen Untersuchung ein aktiver Lärmschutz äußerst schwierig, da diese Gebäude über die Heroldstraße bzw. die Straße Am Getterbach erschlossen sind. Notwendige Überstandslängen könnten nicht realisiert werden. Durch Zugänge und Zufahrten würden Lücken im ansonsten durchgehenden Lärmschutz entstehen, die sich schalltechnisch sehr negativ auf das Lärmempfinden der Betroffenen auswirken würden. Aus diesem Grund wird auf passive Lärmschutzmaßnahmen abgestellt. Ob passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude erforderlich sind, kann erst durch eine Einzelobjektprüfung gemäß der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmen-Verordnung) festgestellt werden.

Die Festlegung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen an den dem Grunde nach anspruchsberechtigten Gebäuden richtet sich nach den Regelungen der 24. BImSchV. Die Einzelheiten sind außerhalb des Planverfahrens zwischen den jeweiligen Eigentümern und der Stadt Münster als Vorhabenträgerin zu klären.

Nördlich der Bahnlinie treten durch den entfallenden Durchgangsverkehr Entlastungen der Lärmsituation auf.

Pegelsummation mit Schienenlärm

Grundsätzlich wird bei der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nicht auf Summationspegel mehrerer Lärmquellen abgehoben, sondern nur auf den Lärm der durch die Planstrecke entsteht. Dieser Grundsatz erfährt jedoch eine Ausnahme sobald ein Anhaltspunkt vorliegt, dass ein Lärmniveau im Allgemeinen Wohngebiet vorliegt, welches über 70 bis 75 dB(A) am Tag beziehungsweise 60 bis 65 dB(A) in der Nacht liegt. Ausnahmsweise sind dann Summationspegel zugrunde zulegen.

Im vorliegenden Fall verläuft eine Bahnstrecke parallel zur geplanten Straßentrasse, die im Lärmsanierungsprogramm der Deutschen Bahn AG aufgenommen und mit einer Schallschutzwand versehen wurde. An einem Immissionspunkt mit exponierter Lage zu beiden Schallquellen (hier: Schiene und geplante Straße) wurde exemplarisch eine Summation der Lärmpegel unter Berücksichtigung der aktiven Schallschutzmaßnahmen durchgeführt. Gewählt wurde das Gebäude Hafkhorst 41 (Nordfassade 1. OG). Nach dem Schalltechnischen Gutachten zur Straßenplanung sind dort nach Errichtung des aktiven Lärmschutzes verbleibende Lärmpegel von 59/49 Tag/Nacht durch den Straßenverkehr zu erwarten. Am gleichen Immissionsort sind nach der Schalltechnischen Untersuchung der DB Bauprojekt vom 08.07.02 nach der Lärmsanierung im Bereich Mecklenbeck verbleibende Lärmpegel von 63/65 dB(A) Tag/Nacht durch den Schienenlärm prognostiziert. Durch die Summation beider Lärmpegel ergibt sich ein Summenpegel von 64,5/65,1 dB(A) Tag/Nacht auf den Lärmpegel der Schiene. Der Summationspegel am Tag bleibt demnach unterhalb der 70 dB(A) und muss deshalb nicht weiter betrachtet werden. Der Summationspegel in der Nacht im Lärmniveau von 65 dB(A) wird durch den Verkehrslärm der geplanten Straße rechnerisch um 0,1 dB(A) erhöht.

Eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand an der Straße würde zu keiner nennenswerten Lärminderung führen, da aus geometrischen Gründen kein weiterer Schallschutzeffekt auf den Bahnlärm (die Bahnstrecke befindet sich in Hochlage) erreicht würde. Die Anspruchsvoraussetzung für passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden wurde von der DB-Bauprojekt im Rahmen der Lärmsanierung der Deutschen Bahn geprüft. Da die Höhe des Summenpegels fast ausschließlich auf den Schienenverkehr zurückzuführen ist, muss in der Straßenplanung nicht ein weitergehender Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen aufgrund der Pegelsummation geprüft werden. Durch die Pegelsummation ergibt sich demnach kein weiterer Handlungsbedarf.

Sonstige Auswirkungen

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 Nordrhein-Westfalen (APUG, 2004)“ gestützt. Demnach ist gemessen an dem prognostizierten Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der Durchluftungsverhältnisse bzw. der Abstände der Bebauung an Hausfassaden nicht mit einer Schadstoffbelastung der Luft über den Grenzwerten der 22. BImSchV (Verordnung über Immissionswerte) zu rechnen.

Eine Beseitigung bestehender Bausubstanz ist nicht erforderlich; durch die Verlegung des Getterbaches wird ein geringer Teil einer privaten Gartenfläche (Hafkhorst 41) beansprucht.

Während die Straße Am Getterbach an die verschwenkte Führung der Heroldstraße angeschlossen wird, bleiben der zwischen den Bahnstrecken vorhandene Abzweig zu den Häusern der Heroldstraße 16a bis 22 und die Gewerbebetriebe in den alten Bahnhofsgebäuden (Heroldstraße 23 und 24) über den nördlichen Teil der bisherigen Heroldstraße von der Weseler Str. aus erreichbar. Dies bedingt die Beibehaltung des beschränkten Bahnüberganges der Bahnstrecke Coesfeld-Münster.

Hinweis: Die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs im Süden bietet die Möglichkeit, seitens der Deutschen Bahn AG die dort vorhandene Lücke in der Lärmschutzwand entlang der Schienen zu schließen.

Die Schrankenschließzeiten und damit die Wartezeiten für Verkehrsteilnehmer sowie das Erfordernis der Anpassung der Alarm- und Ausrückordnung der Feuerwehr entfallen durch die geplante Unterführung.

Weitere Aspekte, die für den Menschen relevant sind, wie z.B. Landschaft / Ortsbild einschl. Erholung und Kulturgüter werden in den einzelnen Kapiteln thematisiert.

8.4.2 Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt

Derzeitige Umweltsituation

Biotope

Südlich der Bahnlinie findet sich Wirtschaftsgrünland, das kleinteilig durch Hecken, Gebüsche und Ufergehölze etc. gekammert ist. In diesem Bereich befindet sich der Getterbach, der im Westen zunächst entlang der Grenze der Wohnbebauung und anschließend zwischen dem Bahnseitenweg und den angrenzenden Fettwiesen verläuft. Weitergehende Informationen zum Getterbach und den sonstigen Oberflächengewässern des Plangebietes befinden sich in Punkt 8.4.4 Wasser.

Entlang der Bahn und des Radweges wird die Vegetation überwiegend durch Säume und Gehölzstreifen mit Stickstoff liebenden Pflanzen gebildet.

Die Fläche nördlich der Bahnlinie liegt innerhalb des Gewerbegebietes des Bebauungsplanes Nr. 342, ist jedoch unbebaut und unversiegelt geblieben und hat sich als Grünlandbrache entwickelt.

Die Biotope des Plangebietes sind einschließlich der Bahnanlage und ohne die Grünlandflächen im Osten nördlich und südlich der Bahn als schutzwürdige Biotope in der Stadtbiotopkartierung bzw. im Biotopkataster der LÖBF erfasst.

Die Gesamtbewertung der Biotoptypen im Plangebiet ergibt nach den Kriterien des landschaftspflegerischen Begleitplanes abiotische und biotische Faktoren, Gefährdung und Raumwert eine geringe bis mittlere Bedeutung.

Tiere

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie wurden in einem über das Plangebiet hinausgehenden Untersuchungsgebiet insgesamt 42 Vogelarten (27 Brutvögel, 15 Nahrungsgäste) nachgewiesen. Es handelt sich hierbei vorrangig um typische Arten der Wohnsiedlungsbereiche in Stadtrandlagen. Im Plangebiet bieten die Kleingehölze (Hecke, Ufer- und Feldgehölz) im Verbund mit den Grünlandflächen insbesondere im südlichen Plangebiet Lebensräume bis zu mittlerer Bedeutung für Vogelarten. Eine Vorbelastung existiert auf Grund der zahlreichen und tlw. erheblichen Störwirkungen durch den Straßen- und Schienenverkehr und die Siedlungsnähe, so dass gegenüber diesen Einflüssen keine besondere Empfindlichkeit vorliegt. Allerdings weisen die Vogelgemeinschaften am Getterbach und im angrenzenden Offenland eine Empfindlichkeit gegenüber dem Verlust von Nahrungshabitaten und der Unterbrechung der Biotopverbundfunktion auf.

Als Vertreter streng geschützter Arten wurde jeweils ein Individuum des Turmfalken und des Eisvogels außerhalb des Plangebietes im Rahmen der Kartierungen zur Umweltverträglichkeitsstudie im Jahr 1997 angetroffen. Eine Anfrage zum etwaigen Vorkommen geschützter Ar-

ten bei den Naturschutzbehörden und –verbänden im Jahr 2005 ergab im Ergebnis 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.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung

Biotope / Tiere

Durch die Verlegung der Heroldstraße und die damit verbundene Flächeninanspruchnahme ergeben sich Eingriffe in Lebensräume für Pflanzen und Tiere. Die vorhandenen Biotope im Bereich der neuen Trasse gehen verloren. Es handelt sich hierbei um Kleingehölze, Wirtschaftsgrünland und weitere, anthropogene Biotope wie Raine, Straßenränder, Böschungen, Trittrasen etc. Bei den überplanten Gehölzstrukturen handelt es sich um ein Feldgehölz östlich der bestehenden Trasse der Heroldstraße, ein Gebüsch zwischen Bahn und Getterbach, Ufergehölze am Getterbach, Teile einer ebenerdigen Hecke etc.

Zum Bereich Auswirkungen auf Gewässer einschließlich Getterbach s. Punkt 8.4.4 (Wasser).

Für den Verlust von Teillebensräumen durch die Flächeninanspruchnahme, die mit der Planung verbunden ist, sind im Plangebiet als Ausgleichsmaßnahmen Gehölzpflanzungen, die naturnahe Verlegung des Getterbaches sowie die Anlage extensiver Wiesen etc. vorgesehen. Die Flächen werden im Bebauungsplan zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt.

Das ehemalige Bachbett des Getterbaches bleibt außerhalb der überbauten Abschnitte mit den vorhandenen Ufergehölzen als Reliefstruktur erhalten. Neben diesen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen dienen Gestaltungsmaßnahmen wie die Anlage einer straßenbegleitenden Lindenallee, die Begrünung der neuen Lärmschutzwand usw. zur ökologischen und landschaftlichen Aufwertung der Planungssituation.

Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung

Die landschaftsökologische Bewertung des Plangebietes ergibt für die Bestandssituation eine rechnerische Wertigkeit in Höhe von 111.440 Werteinheiten (WE). Die Berechnung der Planungssituation ergibt unter Berücksichtigung der Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Bebauungsplangebietes eine Wertigkeit von 97.063 WE. Um das eingriffsbedingte Defizit auszugleichen, wird eine zusätzliche Ausgleichsfläche außerhalb des Bebauungsplangebietes nachgewiesen. Es handelt sich um eine Fläche östlich des Gievenbaches südlich der Roxeler Straße, die durch Extensivierung der Nutzung sowie Strukturanreicherungsmaßnahmen etc. ökologisch und landschaftlich aufgewertet wird. Weitere Informationen zum Ausgleich des Eingriffs in Natur und Landschaft sind dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) zu entnehmen. Der LBP belegt die vollständige Kompensation des Eingriffs.

8.4.3 Boden

Derzeitige Umweltsituation

Nördlich der Bahnlinie hat sich ein Pseudogley-Podsol ausgebildet. Diese Bodenart findet sich auch im südwestlichen Plangebiet, ansonsten ist südlich der Bahn Pseudogley und Braunerde-Pseudogley festzustellen, die durch Staunässe gekennzeichnet sind. Großflächige Versiegelungen bestehen im Bereich der Bahnanlage und der Heroldstraße. Von einer Vorbelastung der Böden durch Immissionen des Straßenverkehrs ist in den Randbereichen der Weseler Straße sowie in geringerem Umfang im Bereich der Heroldstraße auszugehen.

Altlast-/ Verdachtsflächen: Auf Flächen im westlichen Bereich der Bahnanlage erfolgten auf Grund der früheren Nutzung Untersuchungen des Bodens sowie der Bodenluft. Im Bereich eines früheren Lagerplatzes sowie einer ehemaligen Werkstatt wurden Belastungen durch polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe und weitere Bodenverunreinigungen festgestellt, so dass diese Flächen im Bebauungsplan gekennzeichnet sind.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung

Durch die Verlegung der Heroldstraße und der begleitenden Geh- und Radwege kommt es zu einer zusätzlichen Bodenversiegelung. Die reale Neuversiegelung betrifft eine Flächengröße von 7.920 qm. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass im Bereich der Gewerbefläche nördlich der Bahn bereits eine Versiegelung gemäß der Grundflächenzahl von 0,6 planungsrechtlich zulässig ist. Die betroffenen Flächen werden künftig keine oder nur eine geringe bodenökologische Bedeutung besitzen. Im Bereich der Heroldstraße sind Schadstoffeinträge in die Böden zu erwarten. Der erforderliche Ausgleich für die Eingriffe in den Boden ist im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes ermittelt und in das Ausgleichskonzept eingestellt worden (s. Punkt 8.4.2).

Zur Vermeidung unnötiger baubedingter Auswirkungen sollte das Baufeld beschränkt werden. Oberboden und Mineralboden sollten getrennt gelagert, vor Erosion geschützt und wiedereingebaut werden. Bei diesen Vermeidungsmaßnahmen handelt es sich auf der Ebene des Bebauungsplanes lediglich um Empfehlungen, die in der Bauphase zu berücksichtigen sind.

Zu Bodendenkmälern s. Punkt 8.4.7 (Kulturgüter).

8.4.4 Wasser

Derzeitige Umweltsituation

Grundwasser

Den Geschiebemergeln und -leimen der Grundmoräne kommt mit ihrer geringen bis sehr geringen Durchlässigkeit keine Bedeutung als Grundwasserleiter zu. Auch das Grundwasser der campanen Kalkmergel- und Mergelsteine liefert (bei mittlerer bis guter Durchlässigkeit) nur ein wenig ergiebiges Grundwasserstockwerk. Dieses wird jedoch teilweise für Eigenwasserversorgung genutzt. Im Umfeld der geplanten Bahnunterführung sind zwei Eigenwasserversorgungsanlagen bekannt.

Zur genaueren Betrachtung der Grundwassersituation wurden im Jahr 2006 4 Sondierbohrungen im Bereich der geplanten Unterführung durchgeführt. Es wurden jeweils 2 Rammkernsondierungen (RKS) nördlich und südlich der Bahnanlage erstellt. Hierbei wurden unterhalb des Geschiebemergels gut wasserführende glaziale Sande angetroffen. Die Grundwasserstände bewegen sich zwischen 0,8 m und 2,0 m unter Flur; im Juni 2006 wurden sie in den Bohrlöchern (RKS 1-4) zwischen rd. 1,3 m und 1,8 m gemessen.

Oberflächengewässer

Der Getterbach verläuft im Westen des Plangebietes nördlich der Wohnbebauung Hafkhorst. Der Bach wird in diesem Abschnitt durch eine Kopfbaumreihe aus überwiegend Silberweiden und weiteren älteren Ufergehölzen (Erlen, Eschen, etc.) begleitet.

Durch zahlreiche künstliche Uferbefestigungen ist ein kasten- bis trapezförmiges Profil entstanden. Aus den angrenzenden Gärten wird das Gewässer durch Nährstoffe aus Komposthaufen sowie Eintrag von Gartenabfällen belastet.

Im östlichen Plangebiet wurde der Bach Anfang der 1980er Jahre parallel zur Bahn verlegt, mit trapezförmigem Querschnitt ausgebaut und beidseitig mit Gehölzen bepflanzt, die inzwischen den Bach vollständig beschatten.

Das mit Schottersteinen gefestigte Gewässerbett lässt keine Fließgewässerdynamik (Auskolkung, Mäandrierung) zu. In dem weiteren Gewässerverlauf von der Bahnlinie nach Süden ist das Querprofil zur rechten Seite aufgeweitet, so dass die amphibische Zone eine größere Fläche einnimmt.

Im Plangebiet besteht im Ist-Zustand eine Unterbrechung der Durchgängigkeit des Baches im Bereich der Unterquerung der Heroldstraße. Die Gewässergüte ist als kritisch belastet einzustufen (II-III).

Der ursprüngliche Getterbach verlief östlich der Siedlung Hafkhorst nach Süden und ist als Wasserlauf erhalten (WL 32.68000.1).

Als weiteres Fließgewässer existiert nördlich der Bahn an der Ostgrenze des Plangebietes ein Wasserlauf (WL Nr. 3268000.92), der südlich der Gleise in den Getterbach mündet. Hierbei handelt es sich um das Bodendenkmal „Alte Aa“ bzw. „Christoph-Bernard-Graben“ (s. Punkt 8.4.7).

Im Bereich der Einmündung des Wasserlaufs in den Getterbach ist ein Kleingewässer mit temporärer Wasserführung in dem nährstoffreichen, schlammigen Untergrund entstanden. Das Gewässer fällt periodisch trocken und wird durch Erlen und Weiden beschattet. Falllaub führt zur Verschlammung bzw. Verlandung dieses Gewässers.

Im östlichen Plangebiet südlich der Bahn ist ein periodisch wasserführender Graben vorhanden, der beidseitig von einer Hecke umgeben ist. Der Graben entwässert Richtung Süden. Nördlich der Bahnanlage ist auf der Grünlandbrache innerhalb des Gewerbegebietes ein weiterer Entwässerungsgraben gezogen worden. Diese Gräben sind nicht als Fließgewässer klassifiziert.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung

Grundwasser

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.

Hinweis: Nach jetzigem Kenntnisstand ist nicht auszuschließen, dass bauzeitliche Auswirkungen auf die nächstgelegene Eigenwasserversorgungsanlage auftreten können. Im Rahmen der Baumaßnahme ist dies zu beachten und ggf. sind Maßnahmen zu treffen. Der bauzeitliche Eingriff in das Grundwasser ist mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen; ggf. ist hierfür eine wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen.

Im Rahmen von Baugrunduntersuchungen sollte vor der Baumaßnahme geklärt werden, ob es sich bei den gut wasserführenden glazialen Sanden um lokal stark begrenzte Bereiche handelt oder ob diese Sande eine weitere Ausdehnung haben könnten. Die möglichen Auswirkungen dieser Entwässerung hängen von der Verbreitung der Sande ab.

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

Oberflächengewässer

Im östlichen Teil des Plangebietes ist planungsbedingt eine Verlegung des Getterbaches nach Süden erforderlich. Diese Verlegung erfolgt unter naturnaher Gestaltung. Im westlichen Plangebiet ist eine Verlegung des Getterbaches nach Norden als Ausgleichsmaßnahme geplant. Durch die naturnahe Gestaltung und durch das Abrücken von der Wohnbebauung sind Nährstoffeinträge aus Komposthaufen und aus Gartenabfällen zukünftig nicht mehr zu erwarten. Die

Flächen beidseitig des verlegten Getterbaches werden im Bebauungsplan als Ausgleichsfläche festgesetzt.

Eine neue Verrohrung ist auf insgesamt 56 m in zwei Abschnitten (44 m in Höhe des Hauses Hafkhorst Nr. 41 sowie 12 m im Bereich der Querung der neuen Erschließungsstraße) erforderlich. Dies bedeutet, dass weitere Unterbrechungen der Durchgängigkeit des Fließgewässers zu der vorhandenen hinzukommen, die den Austausch zwischen den Gewässerorganismen unterbinden und zu einer Isolierung der betroffenen Bachabschnitte führen.

Die naturnahe Gestaltung des zukünftigen Getterbach- Verlaufes dient im Zusammenhang mit den weiteren Maßnahmen wie Bepflanzung und Extensivierung von Flächen etc. zur ökologischen Aufwertung der Planungssituation. Als geeignete Ausgleichsmaßnahme dient darüber hinaus die ökologische und landschaftliche Aufwertung der Fläche östlich des Gievenbaches (s. Punkt 8.4.2).

Für die Verlegung und Teilverrohrung des Getterbaches ist ein wasserrechtliches Verfahren nach § 31 WHG (Wasserhaushaltsgesetz) durchzuführen.

8.4.5 Klima / Luft

Derzeitige Umweltsituation

Die unversiegelten und unbebauten Bereiche des südlichen und nordöstlichen Plangebietes übernehmen positive Klimafunktionen. Die unbebauten Flächen des südöstlichen Plangebietes sind Teil eines klimaökologischen Ausgleichsraumes, dessen Freiflächen durch ihre Lage innerhalb oder am Rand der Innenstadt geeignet sind, lokalklimatische Ausgleichsfunktionen z.B. zur Minderung von Wärmeinseleffekten, zu übernehmen.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung

Durch den Neubau der Heroldstraße wird ein Teil dieses klimaökologischen Ausgleichsraumes in Anspruch genommen. Im Bereich der Neuversiegelungen werden mikroklimatisch Veränderungen auftreten, die jedoch darüber hinaus kaum wahrnehmbar sein dürften. Die Veränderungen im mikroklimatischen Bereich werden in der Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung berücksichtigt.

Die Auswirkungen auf die Luft werden unter dem Punkt 8.4.1 behandelt, da Beeinträchtigungen der Luft in erster Linie auf den Menschen einwirken.

8.4.6 Landschaft / Ortsbild

Derzeitige Umweltsituation

Im Bereich des südlichen Plangebietes sind noch Grundzüge der Münsterschen Parklandschaft (Grünland, Hecken, Feldgehölze) zu erkennen. Die Ufergehölze am Getterbach bieten teilweise Sichtschutz auf den Bahnkörper. Die akustische Vorbelastung durch den Schienenlärm wurde durch die Errichtung der Lärmschutzwand im Jahr 2005 gemindert.

Der Bahnseitenweg südlich der Gleise stellt eine wichtige Verbindung für Radfahrer und Fußgänger im Berufs- und Freizeitverkehr bis in den südlichen Stadtbereich Münsters (Kapppenberger Damm) dar. Die Anwohner nutzen diesen Weg für Spaziergänge und Radfahrten. Auch die nicht befestigten Wege im südöstlichen Offenland stellen beliebte und stark frequentierte Spazierwege für die Bewohner der Siedlungen Hafkhorst und Ripenhorst sowie Kartwinkel im Süden dar.

Die Gewerbefläche im nordöstlichen Plangebiet, die sich als Grünlandbrache entwickelt hat, steht in deutlichem Kontrast zu den umgebenden Gewerbebauten und stark versiegelten Flächen.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung

Durch die geplante Verlegung der Heroldstraße wird in einen Hecken-Grünlandkomplex mit landschaftstypischer Eigenart, der zudem durch siedlungsnahe Feierabenderholung stark frequentiert wird, randlich eine vielbefahrene und visuell deutlich wahrnehmbare Straßentrasse mit Unterführungsbauwerk gebaut.

Hierdurch werden Landschaftselemente beansprucht und zerschnitten, die die Eigenart und Naturnähe des heutigen Landschaftsbildes in diesem Teilraum wesentlich mitbestimmen (u.a. Ufergehölze am Getterbach, Heckenstrukturen östlich der Siedlung Hafkhorst / Ripenhorst). Hieraus resultiert der Verlust von Eigenart und Naturnähe im betroffenen Bereich. Der Verlust von Gehölzelementen, die Verkleinerung des Offenlandbereiches und der Bau und Betrieb der Heroldstraße bedeuten visuell deutlich wahrnehmbare Veränderungen des Orts- und Landschaftsbildes. Die von dem Fahrzeugverkehr auf der Trasse ausgehende akustische und teilweise visuelle Störung wirkt sich negativ auf die Qualität des Raumes zur Feierabenderholung aus. Die Nutzung des Bahnseitenweges durch Radfahrer und Fußgänger wird aufgrund der zukünftigen Lage zwischen der Bahnanlage und der verlegten Heroldstraße unattraktiver.

Mit den geplanten Maßnahmen (s. Punkt 8.4.2) wird das Landschaftsbild mittels umfangreicher Gehölzpflanzungen (Allee an der Heroldstraße, Anlage von neuen Ufergehölzen und Kulissenpflanzungen, begrünte Lärmschutzwand, Baumpflanzungen auf Wiesenflächen etc.) sowie durch die naturnahe Ausformung der Getterbachaue neu gestaltet. Diese Maßnahmen dienen der Minderung, dem Ausgleich und der landschaftlichen Einbindung. Als geeignete Ausgleichsmaßnahme dient darüber hinaus die ökologische und landschaftliche Aufwertung der Fläche östlich des Gievenbaches (s. Punkt 8.4.2).

8.4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Derzeitige Umweltsituation

An der nordöstlichen Plangebietsgrenze befindet sich eine neugotische Wegekappelle aus dem Jahr 1908, die als Baudenkmal ausgewiesen ist.

An der östlichen Grenze des Plangebietes befindet sich ein Teilabschnitt der „Alten Aa“, die 1660 als künstlicher Graben im Zuge der Belagerung der Stadt durch Christoph Bernhard von Galen angelegt wurde. Die „Alte Aa“ ist ein Bodendenkmal. Sie ist nach § 3 Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (DSchG) in die Denkmalliste der Stadt Münster eingetragen und unterliegt daher den Bestimmungen des DSchG, insbesondere den §§ 9 und 12, die festlegen, dass jeder Eingriff in ein Bodendenkmal einer Erlaubnis der Unteren Denkmalbehörde bedarf. Das Bodendenkmal „Alte Aa“ muss in seiner Gesamtheit im Bestand erhalten werden und wahrnehmbar bleiben.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung

Durch die Verlegung des Getterbaches nach Süden wird auch eine neue Verbindungsstelle zur „Alten Aa“ geschaffen. Damit ist ein Eingriff in das Bodendenkmal verbunden, der einer Erlaubnis nach § 9 DSchG bedarf, die bei der Unteren Denkmalbehörde eingeholt werden muss.

Es ist davon auszugehen, dass das Bodendenkmal durch die bei der Einrichtung der neuen Anschlussstelle notwendigerweise durchzuführenden Erdarbeiten in seiner Substanz beeinträchtigt wird. Diese nachteiligen Auswirkungen können dadurch abgemildert werden, dass sämtliche Erdarbeiten, die im Bereich des Bodendenkmals und des unmittelbaren Umfeldes durchgeführt werden müssen, archäologisch begleitet und dokumentiert werden.

Es ist darauf hinzuweisen, dass auch außerhalb des Bodendenkmales jederzeit archäologische Funde auftreten und Bodendenkmale entdeckt werden können. Die Entdeckung von Bodendenkmalen ist unverzüglich der Stadt Münster / Städtische Denkmalbehörde oder dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Westf. Museum für Archäologie / Landesmuseum und Amt für Bodendenkmalpflege, Münster anzuzeigen (§ 15 DSchG). Die Fundstelle ist unverändert zu erhalten (§ 16 DSchG). Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

8.4.8 Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen werden indirekt über die beschriebenen Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter erfasst und dort beschrieben.

8.5 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)

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

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

Im Ergebnis der UVS sind für die Schutzgüter keine bis gering positive Veränderungen (aufgrund Rückgang der Kfz-Zahlen sowie der Emissionen pro gefahrenem Kilometer) gegenüber der Ist-Situation zu erwarten. Im Vergleich mit den anderen Alternativen (s. Punkt 8.6) wird die Nullvariante in der UVS am günstigsten bewertet.

8.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

In der UVS wurden neben der Nullvariante insgesamt drei Ausbau- mit zwei Untervarianten untersucht. Im Folgenden werden die wesentlichen Merkmale der Varianten zusammengefasst wiedergegeben; weitere Informationen sind der Vorlage Nr. 179/99 (s. Punkt 8.1) zu entnehmen:

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

Bei der Variante II und den Untervarianten II A und II B wird die Heroldstraße aus Richtung Süden unmittelbar vor dem vorhandenen Bahnübergang in einem Bogen nach Osten verschwenkt und über den südlich parallel zur Bahnstrecke verlaufenden Weg geführt, um nach ca. 300 m in einem Bogen nach Süden und anschließend wieder nach Norden gelenkt zu werden, um den Gleiskörper rund 450 m östlich der heutigen Bahnübergänge rechtwinklig zu unterqueren. Nach Unterquerung der Bahn führt die Trasse geradlinig nach Norden und trifft auf die Weseler Straße. Bei der Variante II B ist südlich der Bahn ein kleinerer Radius in der Linienführung der Heroldstraße vorgesehen. Dadurch fällt die Flächeninanspruchnahme im Bereich der geplanten Wohnbaufläche östlich der vorhandenen Wohnbebauung geringer aus.

Die Variante III sieht vor, die Heroldstraße auf der heutigen Trasse mit einem Gefälle von 6 % unter den Bahnstrecken zu unterführen. Bei dieser Variante können beide schienengleichen Bahnübergänge beseitigt werden. Während der gesamten Bauzeit kann die Heroldstraße nicht befahren werden. Der Verkehr muss über längere Zeit großräumig umgeleitet werden.

Die Variante II verursacht im Ergebnis der UVS die stärksten negativen Wirkungen, wobei vorrangig die den Naturhaushalt und das Landschaftsbild kennzeichnenden Schutzgüter betroffen sind. Die Variante II B wird geringfügig besser beurteilt als die Varianten II und II A. Die Variante III bringt gemäß UVS bei den Ausbauvarianten insgesamt die geringsten Beeinträchtigungen mit sich.

Auf Basis einer Gesamtbewertung beschloss der Planungsausschuss am 01.06.1999 dass auf der Grundlage der **Variante II B** das Bebauungsplanverfahren eingeleitet werden soll. In diese Gesamtbewertung waren neben den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsstudie die verkehrliche und die städtebauliche Beurteilung, die Kosten sowie Aspekte der Realisierung / Umsetzbarkeit einbezogen worden.

8.7 Überwachung (Monitoring)

Gemäß § 4c BauGB sind die erheblichen Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, zu überwachen, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Zu diesem Zweck sind die im Folgenden genannten Maßnahmen sowie die Informationen der Behörden nach § 4 Absatz 3 BauGB zu nutzen.

Zur Kompensation der erheblichen Umweltauswirkungen der Planung für Natur und Landschaft sind geeignete Maßnahmen entwickelt worden. Die Anlage, Gestaltung, Pflege und Entwicklung der Ausgleichsflächen und damit auch die Überwachung wird vom Amt für Grünflächen und Umweltschutz / Untere Landschaftsbehörde der Stadt Münster durchgeführt.

Die kontinuierlich in 5- jährigen Abständen stattfindenden Verkehrserhebungen an der Heroldstraße in Höhe des Waldweges werden hinsichtlich eines Monitorings ausgewertet und ggf. Maßnahmen getroffen.

Bezüglich unvorhergesehener nachteiliger Umweltauswirkungen auf Grund der Durchführung des Bebauungsplanes ist gemäß § 4 Abs. 3 BauGB vorgesehen, dass die Behörden die Gemeinde über ihre diesbezüglichen Erkenntnisse informieren.

8.8 Zusammenfassung

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

In der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wurden insgesamt 3 Ausbau- mit 2 Untervarianten sowie die Nullvariante untersucht. Im Ergebnis der UVS ist die Nullvariante am günstigsten zu beurteilen. Die Variante II verursacht im Ergebnis der UVS die stärksten negativen Wirkungen, wobei vorrangig die den Naturhaushalt und das Landschaftsbild kennzeichnenden Schutzgüter betroffen sind. Die Variante II B wird geringfügig besser beurteilt als die Varianten II und II A. Auf Basis einer Gesamtbewertung beschloss der Planungsausschuss am 01.06.1999 dass auf der Grundlage der Variante II B das Bebauungsplanverfahren eingeleitet werden soll. In diese

Gesamtbewertung waren neben den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsstudie die verkehrliche und die städtebauliche Beurteilung, die Kosten sowie Aspekte der Realisierung / Umsetzbarkeit einbezogen worden.

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

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

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

Zur Kompensation dieser Eingriffe in die Schutzgüter werden im Plangebiet Ausgleichsflächen festgesetzt, auf denen Gehölzpflanzungen, die naturnahe Gestaltung des Getterbaches, Extensivierungsmaßnahmen etc. vorgesehen sind. Eine weitere Ausgleichsfläche befindet sich außerhalb des Plangebietes östlich des Gievenbaches südlich der Roxeler Straße. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan sind die Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung sowie der Nachweis der Kompensation ausführlich dokumentiert.

Die Überwachung der Anlage, Gestaltung, Pflege und Entwicklung der Ausgleichsflächen erfolgt durch das Amt für Grünflächen und Umweltschutz / Untere Landschaftsbehörde der Stadt Münster.

9. Gesamtabwägung

Straßenquerschnitt / Verkehrsfunktion

Durch die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges an der Kursbuchstrecke 425 (Münster – Recklinghausen) werden die Wartezeiten für den Verkehr im Zuge der Heroldstraße erheblich verringert. Durch die damit verbundene Verbesserung der Verkehrsqualität wird auch das Verkehrsaufkommen auf der Heroldstraße ansteigen. Verkehrsteilnehmer, die heute wegen der langen Wartezeiten andere Fahrtrouten wählen, werden künftig wieder die Heroldstraße nutzen. Nach dem Ergebnis der Verkehrsuntersuchung „Autobahnanschluss Münster-Hiltrup“ ist mit dem Autobahnanschluss Münster-Hiltrup für die verlegte Heroldstraße für das Prognosejahr 2015 eine Verkehrsbelastung von 7700 Kfz/24h zu erwarten. In Höhe des Waldweges ist eine Verkehrsbelastung von 5700 Kfz/24h prognostiziert. Bezogen auf das Jahr 2000 bedeutet dies eine Verkehrszunahme um ca. 14 %. Ohne Autobahnanschluss wäre eine Verkehrszunahme von ca. 34 % zu erwarten.

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen von 7700 Kfz/24h kann über die Heroldstraße abgewickelt werden. Der vorgesehene zweistreifige Straßenquerschnitt entspricht der vorgesehenen Funktion einer Gemeindestraße.

Durch die Lage der geplanten Straßenunterführung ergeben sich Synergieeffekte, da von der Straßenunterführung auch der Inselbahnsteig des geplanten Bahnhalt punktes an der Kursbuchstrecke 408 (Münster – Coesfeld) erschlossen werden kann.

Lärmschutz

Im Bereich der Neubaustrecke sind nach den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu erwarten. Durch die im Bebauungsplan vorgesehene Lärmschutzwand in Höhe von 2,50 m über Straßengradiente lassen sich Pegelminderungen von max. 13 dB(A) (Hafkhorst 41) erzielen. Für die überwiegende Bebauung beträgt die Pegelminderung 6 bis 8 dB(A) so dass die maßgebenden Immissionsgrenzwerte weitestgehend eingehalten werden können. Lediglich im Übergangsbereich von der vorhandenen Heroldstraße in die verlegte Heroldstraße werden an fünf Gebäuden die Anspruchsvoraussetzungen für passiven Lärmschutz dem Grunde nach erfüllt.

Im Bereich der dem Grunde nach anspruchsberechtigten Gebäude gestaltet sich ein aktiver Lärmschutz äußerst schwierig, da diese Gebäude über die Heroldstraße bzw. die Straße Am Getterbach erschlossen sind. Notwendige Überstandslängen können hier nicht realisiert werden. Durch Zugänge und Zufahrten entstehen Lücken im ansonsten durchgehenden Lärmschutz, die sich schalltechnisch sehr negativ auf das Lärmempfinden der Betroffenen auswirken. Es wird daher in diesem Bereich auf passive Lärmschutzmaßnahmen abgestellt.

Angstraum Unterführung

Unterführungen werden von vielen Menschen als Angstraum betrachtet. Subjektiv werden Überführungen als angenehmer empfunden. Im Fall der verlegten Heroldstraße wäre eine Überführung nur äußerst schwierig mit einer Straßenlängsneigung von ca. 8 % zu realisieren. Gegenüber einer Unterführung hätte eine Überführung den Nachteil, dass auch Radweg und Fußweg in dieser Längsneigung geführt werden müssten. Somit wäre eine Überführung im Gegensatz zu einer Unterführung nicht behindertengerecht auszubilden. Auch der Zugang zum Inselbahnsteig des geplanten Haltepunktes würde sich entsprechend schwieriger darstellen. Aus diesem Grunde wurde im Rahmen der Abwägung entschieden, die verlegte Heroldstraße als Unterführung auszubilden. 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.

Erreichbarkeit der Bushaltestellen an der Weseler Straße

Das Waldweggebiet wird von der Stadtbuslinie 10 nur im Stundentakt bedient. Aus diesem Grunde wird die Bushaltestelle „Heroldstraße“ im Knotenpunktsbereich Weseler Straße / Heroldstraße / Meckmannweg stark von Bewohnern des Bereiches Waldwegsiedlung genutzt, da diese Haltestelle auch von den Linien 15 und 16 bedient wird.

Mit der Schließung des Bahnüberganges im Zuge der vorhandenen Heroldstraße kann die Weseler Straße nur noch über die verlegte Heroldstraße erreicht werden. Am geplanten Anbindungspunkt an die Weseler Straße befindet sich die Bushaltestelle „Meyerbeerstraße“, die künftig aus dem Waldweggebiet gut erreicht werden kann. Diese Haltestelle wird ebenfalls von den Linien 15 und 16 bedient. Die zusätzliche Weglänge beträgt gegenüber heute lediglich ca. 200 m. Auf die Ausweisung einer zusätzlichen kostenintensiven Fußgängerüber- oder Unterführung im Bereich der heutigen Schranke wurde daher verzichtet.

10. Flächenbilanz

Plangebietsgröße	=	6,02 ha	100,0 %
Verkehrsfläche (davon Verkehrsgrün 0,15 ha)	=	1,40 ha	23,3 %
Fläche für Bahnanlagen	=	2,60 ha	43,2 %
Flächen für Ausgleichsflächen	=	2,02 ha	33,5 %

11. Durchführungsmaßnahmen

Zur Beurteilung der Auswirkungen der Planung auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Bevölkerung, -insbesondere auf die sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedürfnisse, die Belange der Familien, der jungen, alten und behinderten Menschen sowie die unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer- wurden die zuständigen Ämter, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beteiligt. Während dieser Behördenbeteiligungen sowie während der Beteiligungen der Bürgerinnen und Bürgern im Planverfahren wurden keine weiteren Anhaltspunkte ersichtlich die eine nicht berücksichtigte Betroffenheit der verschiedenen Bevölkerungsgruppen erkennen lassen.

Die zur Verlegung der Heroldstraße erforderlichen Grundstücke befinden sich teilweise in privatem Eigentum. Zur Verwirklichung des Bebauungsplanes sind daher als Maßnahme zur Ordnung des Grund und Bodens freihändige vertragliche Vereinbarungen zwischen der Stadt Münster und den beteiligten Grundstückseigentümern vorgesehen und, falls diese Verhandlungen nicht zum Ziel führen sollten, hilfsweise die Enteignung. Die Verwirklichung des Bebauungsplanes wird sich auf die persönlichen Lebensumstände der im Umfeld des Plangebietes lebenden und arbeitenden Menschen zwar auswirken, nachteilige Auswirkungen in wirtschaftlicher oder sozialer Hinsicht sind jedoch nicht ersichtlich. Ein Sozialplan ist daher nicht erforderlich.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurde an vier Gebäuden außerhalb des Plangebietes eine Anspruchsvoraussetzung auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach ermittelt. Die Festlegung der jeweiligen Schutzmaßnahmen richtet sich nach den Regelungen der 24. BImSchV. Die Einzelheiten werden außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zwischen den jeweiligen Eigentümern und der Vorhabenträgerin geklärt.

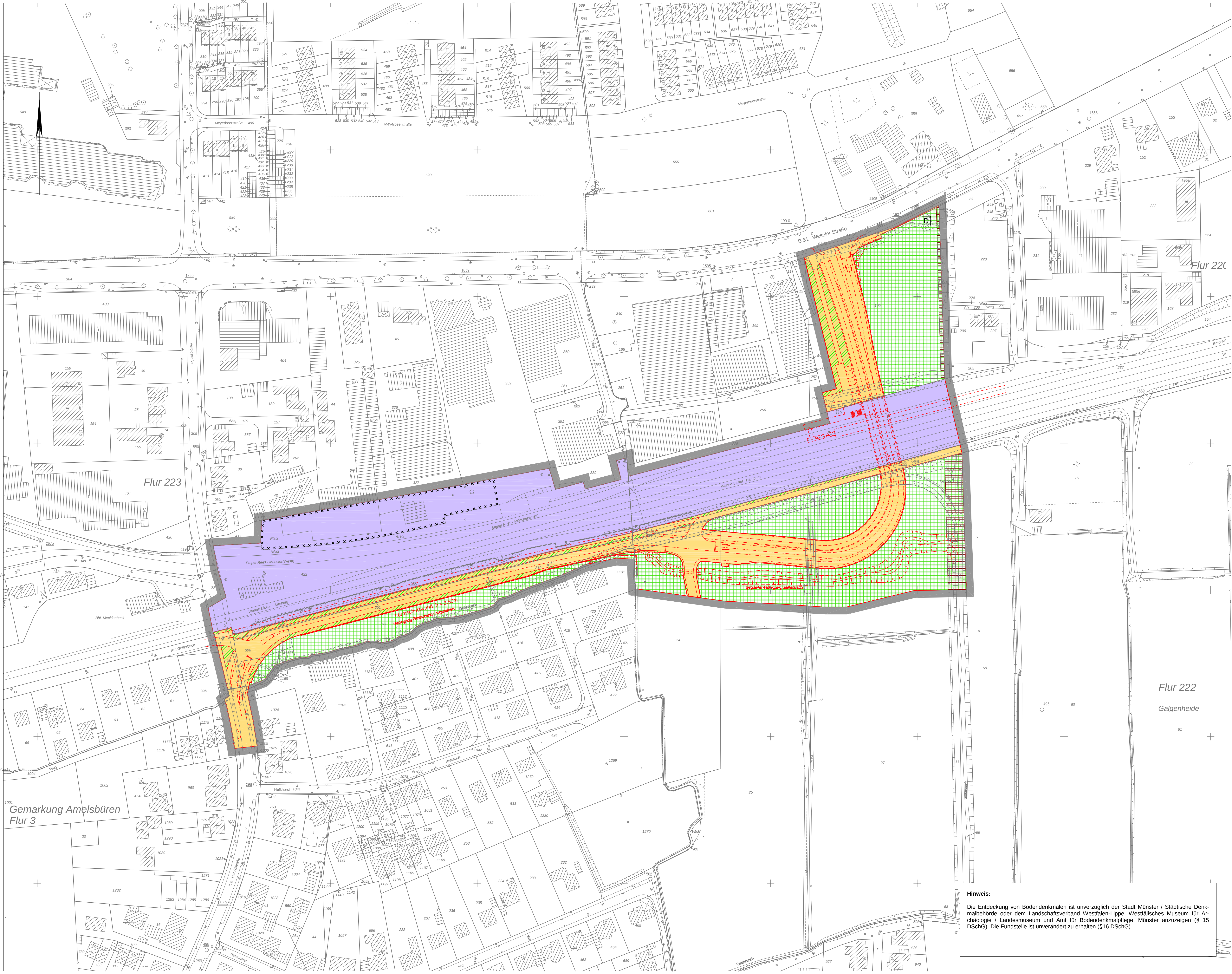
Für die Verlegung des Getterbaches ist ein wasserrechtliches Verfahren nach § 31 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) durchzuführen.

Die Änderung der Eisenbahnbetriebsanlagen erfordert eine Planfeststellung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).

Diese Begründung dient gemäß § 9 (8) BauGB als Anlage zu dem vom
Rat am als Satzung beschlossenen Bebauungsplan Nr. 486:
Mecklenbeck – Verlegte Heroldstraße / Neuer DB – Haltepunkt

Münster,

Dr. Tillmann
Oberbürgermeister



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

Zeichenerklärung

Festsetzungen des Bebauungsplanes

Grenze des räumlichen Geltungsbereiches

Verkehrsflächen

Straßenbegrenzungslinie

Straßenverkehrsflächen

Verkehrsgrün

Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Flächen für Ausgleichsmaßnahmen

Besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Lärmschutzwand (hoch absorbierend)

H = 2,50 m Höhe der Lärmschutzwand (über Straßengradsenke)

Nachrichtliche Übernahme

Fläche für Bahnanlagen

Denkmal (Wegekapelle)

Bodendenkmal (Alte Aa / Christoph-Bernhard-Graben)

Kennzeichnungen

Umgrenzung von Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (Altlasten)

Hinweise

Vorgeschlagene Abgrenzung (z. B. Fahrbahneinteilung, DB - Haltepunkt, geänderter Bachlauf)

Sperrpfahl

Fahrradständer

Bestandsangaben

Gemarkungsgrenze

Flurgrenze

Flurstücksgrenze

Topografische Ummisslinie

Nutzungsgrenze

Baum

Wohngebäude / öffentliches Gebäude

Wirtschaftsgebäude

Gebäude aus topografischer Einmessung

Zusätzliche Topografie

Lärmschutzwand

Graben

Rechtsgrundlagen:
§§ 1,2,3,8 ff Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.08.1997 (BGBl. I S. 2341), in Verbindung mit der Bauordnungsverordnung (BauVO) in der Fassung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), § 96 Landesbauordnung (BauO NRW) in der Fassung vom 01.03.2000 (GV NRW, S. 250) und §§ 7 und 41 Gemeindeordnung NW (GO NRW) in der Fassung vom 14.07.1994 (GV NRW, S. 666/SGV NW 2023) mit den dazu erlassenen Änderungen.

Nachdruck und Vervielfältigung jeder Art, auch einzelner Teile, sowie die Anfertigung von Vergrößerungen oder Verkleinerungen sind verboten und werden aufgrund des Urheberrechtsgesetzes gerichtlich verfolgt.

Plangrundlage: Stand **08.11.2006**

Der Rat der Stadt Münster hat am _____ zu dem vom **16.10.2006** bis zum **16.11.2006** öffentlich ausgetragten Entwurf des Bebauungsplanes Nr. **486** Änderungen und Ergänzungen beschlossen, die insgesamt durch diese Planfassung wiedergegeben werden.

Dieser Bebauungsplan ist gemäß §§ 2 und 10 BauGB und §§ 7 und 41 GONW durch den Rat der Stadt am _____ als Satzung beschlossen worden.

Münster, _____

Obürgermeister _____ Schriftführer _____

Dieser Bebauungsplan ist gemäß § 10 BauGB mit der Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Münster Nr. _____ vom _____ in Kraft getreten.

Münster, _____

Der Obürgermeister _____ im Auftrag

Hinweis:

Die Entdeckung von Bodendenkmälen ist unverzüglich der Stadt Münster / Städtische Denkmalbehörde oder dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Westfälisches Museum für Archäologie / Landesmuseum und Amt für Bodendenkmalpflege, Münster anzuzeigen (§ 15 DSchG). Die Fundstelle ist unverändert zu erhalten (§16 DSchG).

Gemarkung Amelsbüren, Flur 3
Gemarkung Münster, Flur 220, 222, 223
Maßstab 1: 1000

STADT MÜNSTER

Amt für Stadtentwicklung
Stadtplanung
Verkehrsplanung

Bebauungsplan Nr. 486

Mecklenbeck -
Verlegte Heroldstraße /
Neuer DB - Haltepunkt