

Begründung

zum Entwurf der 38. Änderung des fortgeschriebenen Flächennutzungsplans der Stadt Münster in den Stadtbezirken Mitte, Nord und Ost im Bereich der Trasse der Entlastungsstraße Nord zwischen der Steinfurter Straße im Westen und dem Schiffahrter Damm im Osten – Herausnahme der Entlastungsstraße Nord aus dem Flächennutzungsplan –

Inhalt	Seite
1. Planungsanlass und Planungsziele	1
2. Änderungsbereich	2
3. Landschaftsschutzgebiet	2
4. Änderungsinhalte	3
4.1 Verkehrsflächen – Sonstige überörtliche oder örtliche Hauptverkehrsstraßen	3
4.2 Grünflächen – Zweckbestimmung Parkanlage –	3
4.3 Flächen für die Landwirtschaft	3
5. Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gemäß § 2 a BauGB	4
5.1. Rahmen der Umweltprüfung	4
5.2 Kurzdarstellung der Planung	5
5.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes	6
5.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose	7
5.4.1 Menschen	7
5.4.2 Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt	8
5.4.3 Boden	8
5.4.4 Wasser	9
5.4.5 Klima / Luft	9
5.4.6 Landschaft / Ortsbild	10
5.4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter	11
5.4.8 Wechselwirkungen	11
5.5 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)	11
5.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten	12
5.7 Überwachung (Monitoring)	12
5.8 Zusammenfassung	12
6. Gesamtabwägung	13
6.1 Eingriffe in Natur und Haushalt: Ausgleich	13
6.2 Altlasten	13
6.3 Ziele der Raumordnung und Landesplanung	13

1. Planungsanlass und Planungsziele

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) stellt im Freiraum zwischen den Stadtteilen Rumphorst und Uppenberg im Norden des Stadtbezirks Mitte und den Stadtteilen Coerde und Kinderhaus im Süden des Stadtbezirks Nord die Trasse der so genannten Entlastungsstraße Nord als Hauptverkehrsstraße dar; diese Trasse bildet zugleich die gemeinsame Grenze der beiden Stadtbezirke. Sie verbindet die Steinfurter Straße im Westen mit dem Schiffahrter Damm im Osten. Die Trasse der Entlastungsstraße Nord verläuft dabei ausschließlich in dem Freiraum, der im Grünsystem und Freiraumkonzept gemäß der Grünordnung Münster Bestandteil des 2. Grünrings ist. Dieser Abschnitt des 2. Grünrings verbindet dabei auch die aus nördlichen Richtungen in den Grünring mündenden Hauptgrünzüge „Hoppengarten – Edelbach“ im Nordosten, „Nördliches Aatal“ im Norden und „Vorbergs Hügel – Gasselstiege“ im Nordwesten.

Am 02.12.2009 wurde der gemeinsame Antrag an den Rat – A-R/0031/2009 "Planung für III. Nordtangente einstellen - Flächennutzungsplan korrigieren" – der SPD-Fraktion, der Fraktion

Bündnis 90/Die Grünen/GAL, der Fraktion DIE LINKE. Münster sowie der Ratsherren Pfau (UWG), Kersting (ödp) und Langenfeld (Piraten) in den Rat eingebracht und an den Hauptausschuss verwiesen.

Der Hauptausschuss hat in seiner Sitzung am 03.02.2010 zu der zugehörigen Verwaltungsvorlage V/0027/2010 mehrheitlich folgenden Beschluss gefasst:

- „1. Die Trasse der III. Nordtangente bzw. Entlastungsstraße Nord zwischen der Steinfurter Straße und dem Schiffahrter Damm wird aus dem Flächennutzungsplan (FNP) gestrichen. Das hierzu erforderliche Änderungsverfahren ist unter gleichzeitiger Einstellung aller weiteren Planungs- und Prüfverfahren für die III. Nordtangente unverzüglich einzuleiten.
2. Es wird geprüft, wie im Planungsbereich die wertvollen und geschützten Landschaftsbestandteile als ökologischer Schutzraum ausgeweitet, ggf. höher gestuft und noch besser in das Biotopverbundnetz eingebunden werden können.

Statt den Autoverkehr im Plangebiet mit neuen Straßen weiter zu erhöhen, soll die Verkehrsbelastung reduziert werden. Dazu sind entsprechende BürgerInnen-Beteiligungsmöglichkeiten, z.B. durch BürgerInnenversammlungen, zu gewährleisten, um hierdurch die Möglichkeit zu schaffen, gezielt Vorschläge einzubringen.“

Auf der Grundlage des Beschlusspunktes 1 hat der Rat der Stadt Münster am 28.04.2010 mit der Vorlage V/0187/2010 den Beschluss zur entsprechenden Änderung des FNP gefasst und damit das Verfahren zur 38. Änderung des Flächennutzungsplans formal eingeleitet.

Die BürgerInnen-Beteiligungsmöglichkeiten gem. des o. a. Beschlusses des Hauptausschusses am 03.02.2010 sind sowohl im Rahmen des FNP- Änderungsverfahrens als auch im Rahmen des Verfahrens zur Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans Münster 2025 (VEP 2025) selbstverständliche Bestandteile beider Verfahren.

2. Änderungsbereich

Der Änderungsbereich wird durch folgende Grenzen eingefasst:

- im Südwesten durch die Steinfurter Straße,
- im Westen verläuft die Grenze ca. 200 m westlich parallel zu dem Straßenzug der Kreisstraße 7 (K 7), gebildet aus den Straßen Wilkinghege und Westhoffstraße (Details s. Plan zur 38. Änderung des FNP – bisherige Darstellung; Anlage 3 zu dieser Vorlage),
- im Norden verläuft die Grenze ca. 200-300 m nördlich parallel zu dem Straßenzug der K 7, gebildet aus den Straßen Am Burloh, Bröderichweg, Zum Rieselfeld, Holtmannsweg und Königsberger Straße,
- im Osten durch die Trasse der B 481n,
- im Süden verläuft die Grenze ca. 300-400 m südlich parallel zur Trasse der Entlastungsstraße Nord.

3. Landschaftsschutzgebiet

Die Trasse der Entlastungsstraße Nord liegt vollständig im Geltungsbereich des Landschaftsplans Nr. 2 *Nördliches Aatal und Vorbergs Hügel*. Die Trasse ist im Landschaftsplan jedoch nicht dargestellt. Eine Änderung des Landschaftsplans bzw. des u. g. Landschaftsschutzgebietes ist nicht erforderlich.

Der westliche Teil der Trasse der Entlastungsstraße Nord (zwischen Steinfurter Straße und Gasselstiege) liegt zusätzlich im Geltungsbereich des Landschaftsschutzgebiets (LSG) *Altenberger Rücken*, das im o. g. Landschaftsplan Nr. 2 festgesetzt ist. Durch die geplante Herausnahme der Entlastungsstraße Nord als Hauptverkehrsstraße aus dem FNP und stattdessen die Darstellung von im Wesentlichen Flächen für die Landwirtschaft werden die Entwicklungsmöglichkeiten des bestehenden Landschaftsschutzgebietes verbessert.

4. Änderungsinhalte

4.1 Verkehrsflächen – Sonstige überörtliche oder örtliche Hauptverkehrsstraßen

Im Rahmen des Verfahrens zur Fortschreibung des Flächennutzungsplans hatte der Planungsausschuss am 07.03.2002 beschlossen, dass die Entlastungsstraße Nord als eine innerstädtische Straßenverbindung zwischen der Steinfurter Straße im Westen und dem Schiffahrter Damm im Osten als Hauptverkehrsstraße im Entwurf zur Fortschreibung des FNP darzustellen ist. Aufgrund der Darstellung der Entlastungsstraße Nord im FNP wurde die ebenfalls im FNP bestehende Darstellung des Straßenzuges der Kreisstraße 7 (K 7), die bisher als Teil des innerstädtischen und die Stadtteile verbindenden Hauptstraßennetzes fungierte und durch die geplante Entlastungsstraße Nord eine deutliche Verkehrsentslastung erfahren sollte, entbehrlich und sie wurde zwischen Schiffahrter Damm und Steinfurter Straße aus dem Flächennutzungsplan herausgenommen.

In Folge der nunmehr geplanten Herausnahme der Entlastungsstraße Nord aus dem FNP müssen dafür andere Straßen die im FNP bisher dargestellte Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße Nord im klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetz übernehmen und als Hauptverkehrsstraßen neu bzw. erneut im FNP dargestellt werden. Entsprechend soll die K 7 zwischen dem Schiffahrter Damm im Osten – über Königsberger Straße, Holtmannsweg, Zum Rieselfeld, Bröderichweg, Am Burloh, Westhoffstraße und Wilkinghege – bis zur Steinfurter Straße im Westen erneut als Hauptverkehrsstraße im FNP dargestellt werden.

Die Herausnahme der Entlastungsstraße Nord aus dem FNP hat Auswirkungen hinsichtlich der zukünftigen Verkehrsverteilung und -belastung einzelner Straßen bzw. Straßenabschnitte im Änderungsbereich. Diese Auswirkungen sind in der Verkehrsuntersuchung (Anlage 5 zu dieser Vorlage) beschrieben.

Zur Vervollständigung eines geschlossenen Straßennetzes sind ergänzend die Kanalstraße nach Norden bis zum Bröderichweg sowie der Hohe Heckenweg nach Norden bis zur Königsberger Straße als Hauptverkehrsstraßen darzustellen.

Durch die Darstellung der o. g. Hauptverkehrsstraßen werden bisher dargestellte Siedlungsflächen – und dabei überwiegend Wohnbauflächen, aber auch gemischte Bauflächen, Gewerbegebiete und Flächen für den Gemeinbedarf – sowie Grünflächen, Flächen für die Landwirtschaft, Wasserflächen und Flächen für Bahnanlagen überplant.

4.2 Grünflächen – Zweckbestimmung Parkanlage –

Durch die Herausnahme der Entlastungsstraße Nord wird deren Trasse entsprechend der nördlich bzw. südlich angrenzenden Darstellungen im Bereich östlich des Kinderbachs überwiegend als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage neu dargestellt.

4.3 Flächen für die Landwirtschaft

Durch die Herausnahme der Entlastungsstraße Nord wird deren Trasse im Westen im Bereich zwischen Kinderbach und Steinfurter Straße entsprechend der nördlich bzw. südlich angrenzenden Darstellungen als Fläche für die Landwirtschaft neu dargestellt.

5. Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gemäß § 2 a BauGB

5.1. Rahmen der Umweltprüfung

Der vorliegende Umweltbericht für die Änderung des Flächennutzungsplans ist auf Basis einer Umweltprüfung gemäß der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a des Baugesetzbuches (BauGB) erstellt worden.

Als Grundlage für die Umweltprüfung dienen folgende Gutachten und Beiträge, die in Vorbereitung der ursprünglich vorgesehenen verbindlichen Bauleitplanung für die Straßentrasse erstellt wurden:

- Umweltverträglichkeitsstudie, 1. Bearbeitungsstufe (Raumanalyse) für die Planung der Entlastungsstraße Nord in Münster (Landschaft und Siedlung, 2008),
- Teilgutachten Fauna mit Artenschutzprüfung (Landschaft und Siedlung, 2008),
- Fachbeitrag zu klimatologischen Messungen zur Planung der Entlastungsstraße Nord in Münster (Universität Duisburg-Essen, 2008).

Anlässlich der 38. Änderung des FNP für die Herausnahme der Entlastungsstraße Nord wurde die Verkehrsuntersuchung

- „Verkehrsentwicklungen im Stadtbezirk Nord“ (Stadt Münster, 2011, s. Anlage 5 zu dieser Vorlage)

von der Stadt Münster erstellt und im vorliegenden Umweltbericht verwendet.

Hinweis: Das in der Umweltverträglichkeitsstudie, 1. Bearbeitungsstufe, zusammengefasst dargestellte Teilgutachten „Lärm und Luftschadstoffe“ (afi Arno Flörke Ingenieurbüro, 2007) ist aufgrund der dort verwendeten Verkehrszahlen aus dem Jahr 2001 nicht mehr aktuell. Die Aussagen hinsichtlich der Kriterien Lärm und Luftschadstoffe sind nur noch eingeschränkt gültig (s. Punkt 5.4.1).

Wesentliche umweltbezogene Daten entstammen dem Umweltkataster der Stadt Münster im Internet (<http://geo.stadt-muenster.de/umweltkataster>).

Als Untersuchungsgebiet dient ein insgesamt rund 460 ha umfassender Korridor zwischen der nördlichen Innenstadt mit den Stadtteilen Rumphorst und Uppenberg im Süden und den Stadtteilen Coerde und Kinderhaus im Norden sowie dem Schiffahrter Damm im Osten und der Steinfurter Straße (B 54) im Westen (s. Abb. 1).

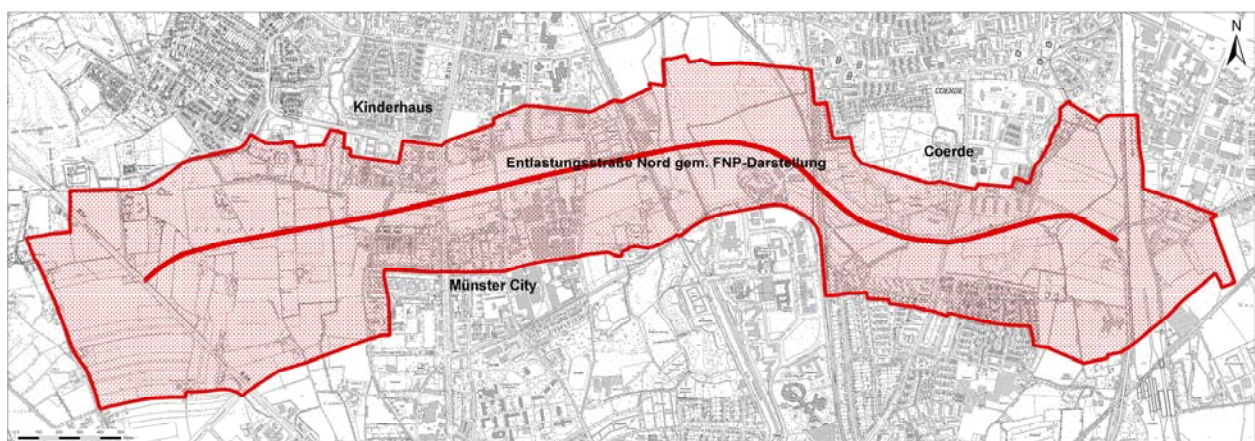


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet und aufzuhebende FNP-Darstellung der Straße

Die Auswirkungen hinsichtlich des Verkehrsaufkommens wurden innerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes Münster-Nord betrachtet (s. Abbildung 2).

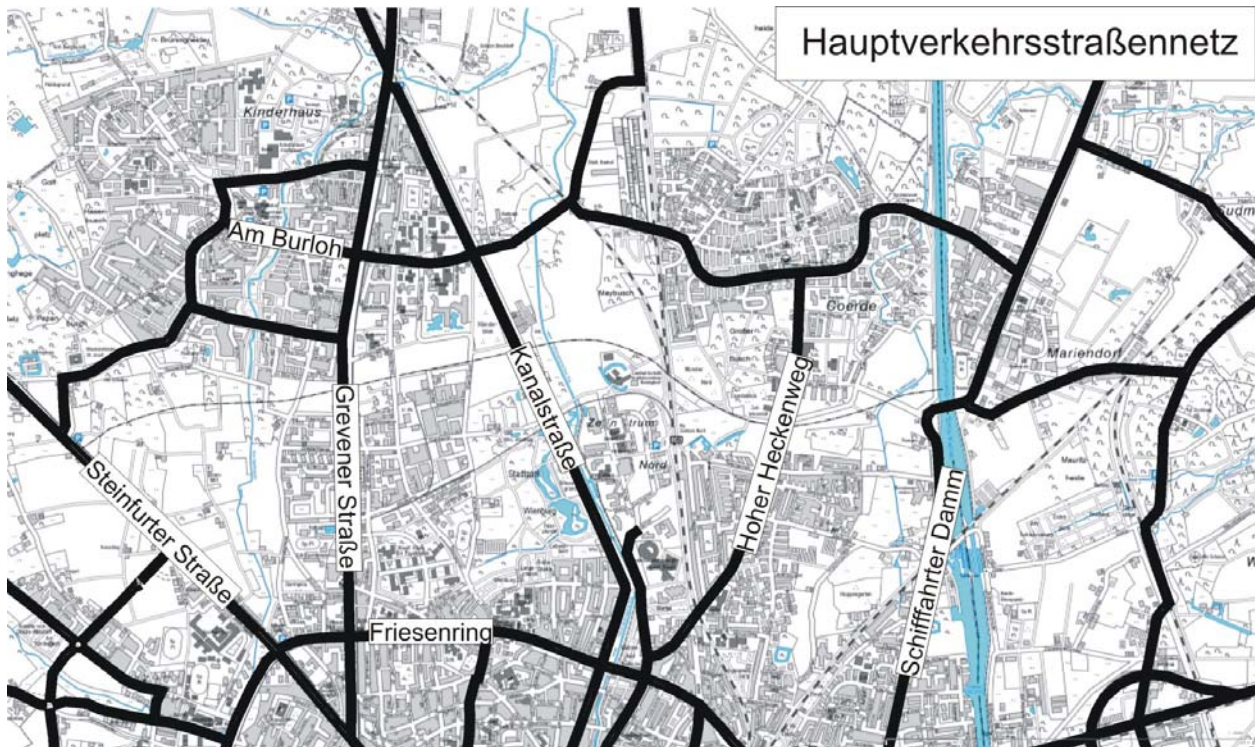


Abbildung 2: Hauptverkehrsstraßennetz Münster-Nord in den Stadtteilen Coerde, Kinderhaus, Uppenberg und Rumphorst

Im vorliegenden Umweltbericht sind die wesentlichen Ergebnisse der genannten Quellen zusammengefasst. Weitere Informationen sind den oben genannten Gutachten und Beiträgen zu entnehmen. Der Umweltbericht beschränkt sich dabei auf die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen (positiv wie negativ).

5.2 Kurzdarstellung der Planung

Die 38. Änderung des Flächennutzungsplanes hat zum Ziel, die bisherige Darstellung der Entlastungsstraße Nord zwischen der Steinfurter Straße und dem Schiffahrter Damm aufzuheben. Stattdessen wird die jeweils angrenzende Nutzung dargestellt, bei der es sich um Grünflächen mit überwiegend der Zweckbestimmung Parkanlage sowie im westlichen Bereich, zwischen Kinderbach und Steinfurter Straße, um landwirtschaftliche Nutzflächen handelt.

Aufgrund der Herausnahme der Entlastungsstraße Nord aus dem FNP müssen andere Straßen die im FNP bisher dargestellte Verbindungsfunktion dieser Straßenplanung im klassifizierten Hauptstraßennetz übernehmen und entsprechend im FNP neu dargestellt werden. Entsprechend soll die Kreisstraße (K) 7 zwischen Schiffahrter Damm im Osten – über Königsberger Straße, Holtmannsweg, Zum Rieselfeld, Bröderichweg, Am Burloh, Westhoffstraße und Wilkinghege – bis zur Steinfurter Straße im Westen als Hauptverkehrsstraße dargestellt werden.

Zur Vervollständigung eines geschlossenen Straßennetzes sind die Kanalstraße vom Cherusker-/ Lublinring nach Norden bis zum Bröderichweg sowie der Hohe Heckenweg nach Norden bis zur Königsberger Straße ergänzend als Hauptverkehrsstraßen darzustellen. Bisher sind diese beiden Straßen im Flächennutzungsplan jeweils bis zur dargestellten Entlastungsstraße Nord als Hauptverkehrsstraßen dargestellt.

5.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

Von den Umweltschutzzielen in Fachgesetzen und -plänen sind für das anstehende FNP-Änderungsverfahren 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 (LG) 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

Tabelle 1: Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

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

Schutzausweisungen

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zwei Landschaftsschutzgebiete (LSG „Altenberger Rücken“ sowie LSG „Nördliches Aatal und Emsniederung“) sowie zwei geschützte Landschaftsbestandteile (Kinderbachaue und Meerwiese). Des Weiteren befinden sich in dem Bereich zahlreiche Naturdenkmale sowie insgesamt vier gesetzlich geschützte Biotope (§ 62 LG NRW): Bei einem der gesetzlich geschützten Biotope handelt es sich um den Max-Clemens-Kanal, der auch als Bodendenkmal geschützt ist.

Ergänzend zu den Schutzausweisungen weist das Untersuchungsgebiet das Vorkommen von zahlreichen geschützten Tierarten auf (s. hierzu Punkt 5.4.2).

5.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose

5.4.1 Menschen

Derzeitige Umweltsituation

Das Untersuchungsgebiet (s. Abb. 1) wird überwiegend zum Wohnen und zur Erholung sowie gewerblich und landwirtschaftlich genutzt. Die Bedeutung der Wohn- und Wohnumfeldfunktion wurde in der Raumanalyse der UVS mit sehr hoch bis hoch bedeutsam sowie mittel im Bereich der Gewerbegebiete bewertet. Die Bedeutung bzw. Empfindlichkeit der Erholungsfunktion wurde überwiegend mit sehr hoch bewertet, lediglich im Falle der vorhandenen Lärmvorbelastung an den Hauptverkehrsstraßen wurde die Bedeutung auf hoch bzw. mittel herabgestuft.

Die Anwohner entlang der Hauptverkehrsstraßen innerhalb des Verkehrsnetzes Münster-Nord (s. Abb. 2) sind gegenwärtig einer hohen Verkehrsbelastung ausgesetzt. Die höchsten Verkehrsbelastungen traten im Analyse-Fall 2010 auf den Bundesstraßen B 54 (Steinfurter Straße) und B 219 (Grevener Straße) sowie auf dem 2. Tangentenring auf, insbesondere auf dem York-Ring und dem Lublinring (s. hierzu auch Anlage 1, Tabelle „Entwicklung der Querschnittsbelastungen [KFZ/24h]“). An diesen Straßen sowie an der Ortsdurchfahrt von Coerde und Kinderhaus (K7) treten hohe Lärmbelastungen auf.

Durch den weiteren Ausbau der B 51 und den Neubau der B 481 n mit Anschluss an den Schiffahrter Damm werden gemäß der Prognose 2025 Verkehre von den parallel verlaufenden Achsen verlagert. Dies bedeutet eine Entlastung der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Straßen wie dem Schiffahrter Damm, dem Hohen Heckenweg, der Grevener Straße und der Kanalstraße.

Auswirkungen der 38. Änderung des FNP

Im **Untersuchungsgebiet** im Bereich der Entlastungsstraße Nord sind durch die Aufhebung der Straßendarstellung keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen feststellbar. Die beschriebenen Wohn- und Erholungsfunktionen bleiben erhalten und sind nicht durch Auswirkungen im Falle der Realisierung der Straße wie Lärm- und Schadstoffimmissionen, Zerschneidung von Funktionsbeziehungen, Veränderung des Landschaftsbildes oder erhebliche Beeinträchtigungen der Erholungsnutzbarkeit etc. betroffen. Generell kommen die mit der Planung der Entlastungsstraße Nord verbundenen erheblichen negativen Umweltauswirkungen in dem betroffenen Raum zwischen dem Schiffahrter Damm und der Steinfurter Straße nicht zum Tragen. Der Verzicht auf die Planung und die Neudarstellung der bisherigen Straßenfläche als Grünfläche bzw. Fläche für die Landwirtschaft ist als positive Umweltauswirkung zu werten.

Im Bereich des **Hauptverkehrsstraßennetzes Münster-Nord** wird sich die fehlende Entlastungswirkung der entfallenden Straße insbesondere in den Ortsdurchfahrten von Coerde (Königsberger Straße) und Kinderhaus (Am Burloh) sowie geringfügig auf dem 2. Tangentenring nachteilig auswirken (Verkehrsuntersuchung 2011).

Generell ist das Hauptverkehrsstraßennetz Münster-Nord Gegenstand der Untersuchungen im Rahmen der 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. Es wird die Lärmsituation geprüft und es werden die Potenziale zur Lärminderung untersucht. Das aufgezeigte Verfahren ist eine Monitoringmaßnahme (s. Punkt 5.7).

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

5.4.2 Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt

Derzeitige Umweltsituation

Der Raum im Bereich der aufzuhebenden Entlastungsstraße Nord wird überwiegend landwirtschaftlich genutzt, wobei die Ackernutzung etwa doppelt soviel Fläche einnimmt wie die Grünlandnutzung. Grünlandflächen, teilweise als Feucht- und Nassgrünländer, finden sich hauptsächlich in den Tälern von Kinderbach, Aa und Edelsbach sowie im unmittelbaren Umfeld der Hofstellen. Ein hoher Anteil von gliedernden Gehölzstrukturen verleiht dem Gebiet insgesamt einen abwechslungsreichen, parkartigen Charakter.

Das Gebiet liegt innerhalb des Landschaftsplans (LP) „Nördliches Aatal und Vorbergs Hügel“ (LP 2 der Stadt Münster). Als Schutzausweisungen befinden sich im Untersuchungsgebiet folgende:

- zwei geschützte Landschaftsbestandteile (Kinderbach und Meerwiese),
- zwei Landschaftsschutzgebiete (LSG „Altenberger Rücken“ und LSG „Nördliches Aatal und Emsniederung“) sowie
- vier gesetzlich geschützte Biotope nach § 62 LG NRW und
- zahlreiche Naturdenkmäler (Einzelbäume und Baumreihen).

Darüber hinaus befinden sich einige schutzwürdige Biotope im Untersuchungsgebiet. Im Rahmen des Teilgutachtens „Fauna“ mit Artenschutzprüfung wurde festgestellt, dass das Untersuchungsgebiet als Lebensraum für zahlreiche streng geschützte, planungsrelevante Arten (Vögel und Fledermäuse) dient.

Die Lebensräume von Tieren und Pflanzen (Biotope) im Untersuchungsgebiet wurden überwiegend mit sehr hoch bis hoch bedeutsam bewertet.

Auswirkungen der 38. Änderung des FNP

Durch die Rücknahme der Straßenplanung sind keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen zu erwarten. Die beschriebenen hochwertigen Lebensräume und ihre Tier- und Pflanzenwelt werden erhalten. Die mit einer weiteren Straßenplanung verbundenen erheblichen negativen Umweltauswirkungen wie Zerschneidung, Barrierewirkung, Verinselung und Habitatverkleinerung usw. kommen nicht zum Tragen. Die Herausnahme der Straßendarstellung aus dem FNP und die Neudarstellung als Grünfläche bzw. Fläche für die Landwirtschaft sind als positive Umweltauswirkung für das Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt zu werten.

5.4.3 Boden

Derzeitige Umweltsituation

Den überwiegenden Teil der Böden im Untersuchungsgebiet nehmen Pseudogleye und im Bereich des Kiessandrückens Plaggenesche ein. Kleinflächig kommen auch Podsole und Gleyböden vor. Die Staunässe- und Grundwasserböden in den Bachtälern im Bereich Meerwiese und Rumphorst zeichnen sich durch eine sehr hohe Bedeutung hinsichtlich ihrer biotischen Lebensraumfunktion aus. Darüber hinaus sind die aufgrund ihrer Archivfunktion für die Natur- und Kulturgeschichte schutzwürdigen Plaggenesche großflächig verbreitet mit einem Schwerpunkt im mittleren Untersuchungsraum. Die Speicher- und Reglerfunktionen der Böden im Untersuchungsgebiet sind in Teilbereichen mittel bis hoch.

Altlasten-/Verdachtsflächen einschließlich historischer Altstandorte befinden sich im Untersuchungsraum an insgesamt 17 Standorten.

Auswirkungen der 38. Änderung des FNP

Durch die Rücknahme der Straßenplanung sind keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen zu erwarten. Die dargestellte Trasse quert Bereiche mit hoch bis sehr hoch bedeutsamen Bodenfunktionen. Die mit einer weiteren Straßenplanung verbundenen erheblichen negativen Umweltauswirkungen auf diese Funktionen und Wertigkeiten kommen nicht zum Tragen. Der Verzicht auf die Straßendarstellung geht mit der Maßgabe der Bodenschutzklausel (§ 1a Abs. 2 BauGB) einher, mit Grund und Boden sparsam umzugehen und Neuversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Die Herausnahme der Straßendarstellung aus dem FNP und die Neudarstellung als Grünfläche und Fläche für die Landwirtschaft sind als positive Umweltauswirkung für das Schutzgut Boden zu werten.

Zu Bodendenkmälern s. Punkt 5.4.7 (Kulturgüter).

5.4.4 Wasser

Derzeitige Umweltsituation

Der Bereich der im FNP zu streichenden Straßendarstellung wird vom Münsterländer Kiessandzug durchzogen, der ein ergiebiger Grundwassersammler ist. Der wasserreiche Grundwasserstrom, der unter dem Kiessandzug von Süden nach Norden fließt, hat für die Wasserversorgung von Münster große Bedeutung und ist im Untersuchungsgebiet in Teilbereichen als Wasserschutzzone III ausgewiesen. Im gesamten Untersuchungsgebiet hat die Grundwasserergiebigkeit überwiegend eine sehr hohe bis hohe Bedeutung.

Von den Fließgewässern des Untersuchungsgebietes wurden die Münstersche Aa sowie der Nord- und Südabschnitt des Kinderbachs mit hoch bedeutsam eingestuft. Von den Stillgewässern haben die Gewässer im Bereich Meerwiese eine hohe bis sehr hohe Bedeutung sowie der Max-Clemens-Kanal und die Gewässer am Haus Rumphorst eine hohe Bedeutung. Die sonstigen Fließ- und Stillgewässer des Untersuchungsgebietes weisen eine mittlere Bedeutung auf.

Auswirkungen der 38. Änderung des FNP

Durch die Rücknahme der Straßendarstellung sind keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen zu erwarten. Die im Falle der Beibehaltung der Straßenplanung mit dieser verbundenen erheblichen negativen Umweltauswirkungen wie möglicherweise die Beeinträchtigung des Grundwasserleiters durch Einschnittslage und Verschmutzungsgefährdung des Grundwassers sowie die Verunreinigung, die Flächeninanspruchnahme und die Überbauung bei den Oberflächengewässern kommen nicht zum Tragen.

Der Verzicht auf die Planung und die Neudarstellung der bisherigen Straßenfläche als Grünfläche bzw. Fläche für die Landwirtschaft sind als positive Umweltauswirkung für das Schutzgut Wasser zu werten.

5.4.5 Klima / Luft

Derzeitige Umweltsituation

Das Klima des Raumes im Bereich der zu streichenden Straßendarstellung ist geprägt von den großflächigen und durchgängigen, relativ waldarmen und agrarisch geprägten Freiräumen, die etwa 79 % der Gesamtfläche einnehmen und als Kaltluftproduktionsfläche dienen. Hierzu zählen alle Flächen, die nicht bebaut oder Verkehrsflächen sind. Die Bedeutung bzw. Empfindlichkeit des Freilandklimas als Kaltluftproduktionsfläche wurde mit mittel und die klimatische und lufthygienische Funktion der Gehölze und Waldflächen mit hoch bewertet. Entlang der Hauptverkehrsstraßen besteht eine Vorbelastung im Hinblick auf Luftschadstoffe.

Auswirkungen der 38. Änderung des FNP

Durch die Rücknahme der Straßendarstellung im FNP sind keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen zu erwarten. Die im Falle der Beibehaltung der Straßenplanung mit dieser verbundenen erheblichen negativen Umweltauswirkungen aufgrund von Querung der Gehölzbestände mit hoher Bedeutung hinsichtlich der bioklimatischen und lufthygienischen Filterfunktion sowie durch Schadstoffbelastung entlang der Trasse kommen nicht zum Tragen.

Der Verzicht auf die Straßenplanung und die Neudarstellung der bisherigen Trassenfläche als Grünfläche bzw. Fläche für die Landwirtschaft ist als positive Umweltauswirkung für das Schutzgut Klima zu werten.

5.4.6 Landschaft / Ortsbild

Derzeitige Umweltsituation

Das komplexe Landschaftsbild mit ländlichem Charakter hat eine sehr hohe Bedeutung für die örtliche Wohnbevölkerung und die lokale wie auch regionale Erholung. Die gut erhaltenen Bereiche der Parklandschaft sind ein wichtiges Zeugnis traditioneller Wirtschaftsformen (altbäuerliche Kulturlandschaft im Bereich der Flur „Teigelkamp“ / Uppenberg (nordöstlich Haus Steinfurter Straße Nr. 226) und in Coerde im Bereich der Flur „Kleischlag“, östlich der Straße Edelbach). Der Raum beidseitig der aufzuhebenden Straßendarstellung weist überwiegend eine hohe bis sehr hohe Bedeutung auf, was sich nicht zuletzt auch in den Schutzgebietsausweisungen widerspiegelt (Landschaftsschutzgebiete, geschützte Landschaftsbestandteile etc., s. Punkt 5.4.2). In ausgeräumten Agrarbereichen (westlich der Steinfurter Straße) und in den von Menschen gestalteten Freiräumen (Kleingärten, Grünanlagen) sind die Bedeutung und Empfindlichkeit der mittleren Einstufung zugeordnet. Die Landschaftsbildqualität hinsichtlich der Kriterien Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft wurde im Untersuchungsgebiet überwiegend mit sehr hoch bis hoch, teilweise mit mittel und in den Gewerbegebieten mit nachrangig bewertet.

Als Entwicklungsziele für die Landschaft sind im Landschaftsplan 2 die Erhaltung (zwischen Steinfurter Straße und Gasselstiege) sowie die Sicherung der Freiraumfunktion (zwischen Gasselstiege und DEK) dargestellt.

Auswirkungen der 38. Änderung des FNP

Durch die Rücknahme der Straßendarstellung sind keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen zu erwarten. Die im Falle der Beibehaltung der Straßenplanung mit dieser verbundenen erheblichen negativen Umweltauswirkungen durch Verlust bzw. Überformung prägender Landschaftsbestandteile und gliedernder und belebender Landschaftselemente sowie durch zusätzliche Technisierung und Zerschneidung zusammenhängender Landschaftsbildbereiche kommen nicht zum Tragen. Es entfällt die Querung von hoch und sehr hoch bedeutsamen Landschaftsbildfunktionen wie:

- kulturhistorische Münsterländer Parklandschaft mit sehr hoher Bedeutung,
- Landschaftsschutzgebiete, geschützte Landschaftsbestandteile,
- Landschaftsbildprägende Strukturelemente (lineare Gehölzstrukturen (inkl. Naturdenkmale Gasselstiege), Gewässer, Röhricht, markante Tal- und Geländekanten).

Die Entwicklungsziele für die Landschaft „Erhaltung und Sicherung“ bleiben im Bereich der zu streichenden Straßendarstellung erhalten.

Die Rücknahme der Straßendarstellung im FNP und die Neudarstellung der bisherigen Trassenfläche als Grünfläche bzw. Fläche für die Landwirtschaft sind als positive Umweltauswirkung für das Schutzgut Landschaft / Ortsbild zu werten.

5.4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Derzeitige Umweltsituation

Wie aus der Beschreibung des Landschaftsbildes (s. Punkt 5.4.6) hervorgeht, zählen große Bereiche des Untersuchungsgebietes zu der kulturhistorisch sehr wertvollen Münsterländer Parklandschaft, die geprägt ist von gut eingegrüneten, alten Hoflagen oder Einzelbebauung, einer dauerhaften Wegeführung, von Bildstöcken / Wegekreuzen, Wallhecken und sonstigen gliedernden Gehölzstrukturen, von Altbaumbestand, hofnahen Weiden und Obstwiesen. Als schutzwürdig sind einzelne Objekte in der Kulturlandschaft einzustufen, die als Zeugnis der traditionellen Kulturlandschaft bzw. der Naturgeschichte einzustufen sind. Dazu zählen im Gebiet beidseitig der aufzuhebenden Straßendarstellung: Bildstöcke, Wegekreuze, Bau- und Bodendenkmale (einschl. archäologischer Fundstellen) und Park-/Gartenanlagen historischen Ursprungs (Haus Wienburg, Haus Nevinghoff, Haus Rumphorst). Als herausragendes Bodendenkmal ist der Max-Clemens-Kanal zu nennen.

Auswirkungen der 38. Änderung des FNP

Durch die Rücknahme der Straßendarstellung sind keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen zu erwarten. Die im Falle der Beibehaltung der Straßenplanung mit dieser verbundenen erheblichen negativen Umweltauswirkungen kommen nicht zum Tragen. Die schutzwürdigen Objekte des kulturellen Erbes weisen eine sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber Inanspruchnahme und Zerschneidung auf. Ebenfalls als hoch empfindlich ist die kultur-historisch sehr wertvolle Münsterländer Parklandschaft einzustufen. Da eine Bewertung der Landschaft jedoch bereits unter Punkt 8.4.6 Landschaft / Ortsbild vorgenommen wurde, wird dieser Aspekt unter dem Punkt Kulturgüter und sonstige Sachgüter zur Vermeidung von Doppelbewertungen lediglich der Vollständigkeit halber aufgeführt.

Das Bodendenkmal „Max-Clemens-Kanal“ mit seiner sehr hoch bedeutsamen kulturhistorischen Funktion würde von der aufzuhebenden Trasse gequert werden.

Die Rücknahme der Straßenplanung und die Neudarstellung der bisherigen Straßenfläche als Grünfläche bzw. Fläche für die Landwirtschaft sind als positive Umweltauswirkung für das Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter zu werten.

5.4.8 Wechselwirkungen

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

5.5 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)

Die Nullvariante bedeutet im vorliegenden Fall die Beibehaltung der Darstellung der Entlastungsstraße Nord im Flächennutzungsplan als Voraussetzung für eine verbindliche Bauleitplanung für diese Straße. In diesem Fall wären die aufgezeigten erheblichen Umweltauswirkungen mit umgekehrten Vorzeichen zu sehen, d.h. positive Umweltauswirkungen für die Anwohner der entlasteten Straßenzüge im Hauptverkehrsstraßennetz Münster-Nord sowie negative Umweltauswirkungen auf alle Schutzgüter im Untersuchungsgebiet (s. hierzu die Punkte 8.4.1 bis 8.4.7). Diese erheblichen, negativen Umweltauswirkungen müssten mit geeigneten Maßnahmen soweit möglich vermindert und kompensiert werden und mit den erwünschten Entlastungswirkungen abgewogen werden.

5.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Der Rat der Stadt Münster hat am 03.02.2010 beschlossen, das Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans mit dem Ziel der Aufhebung der Darstellung der Entlastungsstraße Nord einzuleiten, da die Straßenplanung nicht weiter verfolgt werden soll. Anderweitige Planungsmöglichkeiten kommen insofern nicht in Betracht.

5.7 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 um 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.

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung erfolgt eine Überwachung der Verkehrsentwicklung im Verkehrsnetz Münster-Nord. Generell ist das Hauptverkehrsstraßennetz Münster-Nord Gegenstand der Untersuchungen im Rahmen der 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. Es wird die Lärmsituation geprüft und es werden die Potenziale zur Lärminderung untersucht.

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

5.8 Zusammenfassung

Die Herausnahme der Darstellung der Entlastungsstraße Nord aus dem FNP hat zur Folge, dass sich für die Anwohner im vorhandenen Hauptverkehrsstraßennetz Münster-Nord keine Entlastungswirkung hinsichtlich Verkehrsaufkommen und Immissionen einstellen wird.

Innerhalb des engeren Untersuchungsgebietes sind mit der Aufhebung der Darstellung der Entlastungsstraße Nord für alle Schutzgüter positive Umweltauswirkungen verbunden. Dies betrifft sowohl die Menschen hinsichtlich Wohnen und Erholung als auch die Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt sowie die abiotische Umwelt mit Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter.

Schutzgut	Umweltauswirkungen	
	positiv	negativ
Menschen: Wohnen und Erholen im Trassenbereich	X	-
Menschen: Wohnen im Bereich Verkehrsnetz Münster-Nord	-	X
Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt	X	-
Boden	X	-
Wasser	X	-
Klima/Luft	X	-
Landschaft/Ortsbild	X	-
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	X	-

Tabelle 2: Erhebliche Umweltauswirkungen der 38. Änderung des FNP

6. Gesamtabwägung

6.1 Eingriffe in Natur und Haushalt: Ausgleich

Das vorliegende FNP-Änderungsverfahren bezweckt die Herausnahme der Darstellung der Entlastungsstraße Nord aus dem FNP und hat zur Folge, dass sich zwar für die Anwohner im vorhandenen Hauptverkehrsstraßennetz Münster-Nord keine Entlastungswirkungen hinsichtlich Verkehrsaufkommen und Immissionen einstellen werden, andererseits aber Eingriffe in Natur und Landschaft vermieden werden. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich.

6.2 Altlasten

Im Flächennutzungsplan sollen gemäß § 5 Abs. 3 Nr. 3 BauGB "für bauliche Nutzungen vorgesehene Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind", gekennzeichnet werden. Innerhalb des Änderungsbereichs besteht im Bereich der bisher dargestellten Trasse der Entlastungsstraße Nord westlich Grevenener Straße eine entsprechend gekennzeichnete Altlastenverdachtsfläche in einer Größe von mehr als einem Hektar. Diese Kennzeichnung einer Altlastenverdachtsfläche wird bei der Herausnahme der Trasse aus dem Flächennutzungsplan unverändert beibehalten.

6.3 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Der gültige Regionalplan (früher Gebietsentwicklungsplan (GEP)) für den Regierungsbezirk Münster – Teilabschnitt Münsterland – stellt den Änderungsbereich im Bereich der Trasse der Entlastungsstraße Nord überwiegend als Agrarbereiche dar, überlagert im Bereich westlich der Aa durch die Funktion Bereiche für die Wasserwirtschaft mit der Zweckbestimmung „Bereiche zum Schutz der Gewässer“ sowie in den Bereichen Grünzug Gasselstiege, im Bereich zwischen Kanalstraße und Bahnstrecke Münster – Rheine sowie im äußersten Osten im Bereich des Grünzugs Edelbach – Hoppengarten durch die Funktion „Erholungsbereiche“. Ergänzend sind der Grünzug Gasselstiege als „Bereich für den Schutz der Landschaft“ sowie die Aatal-Aue als „Bereich für den Schutz der Natur“ durch entsprechende Randsignaturen gekennzeichnet.

Zurzeit wird der Regionalplan Münsterland fortgeschrieben und dessen Entwurf hatte im Zeitraum 17.01. bis 31.07.2011 zur allgemeinen Einsicht ausgelegen. Dem Entwurf liegt auch ein geändertes Planzeichenverzeichnis zugrunde. Der aktuelle Entwurf zur Fortschreibung des Regionalplans enthält für den Planbereich folgende Aussagen und Darstellungen:

Der Änderungsbereich im Bereich der Trasse der Entlastungsstraße Nord ist als Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich dargestellt und mit Ausnahme des Korridors zwischen den Stadtteilen Uppenberg und Kinderhaus-Ost ergänzend flächendeckend mit der Freiraumfunktion „Bereich für den Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung“ gekennzeichnet. Der Bereich der Aatal-Aue ist mit den Freiraumfunktionen „Bereich für den Schutz der Natur“ sowie „Überschwemmungsbereich“ dargestellt. Im Bereich von Kinderhaus-Ost grenzt nördlich an den Änderungsbereich ein Bereich mit der Freiraumfunktion „Bereich für den Grundwasser- und Gewässerschutz“.

Damit stehen die geplanten Darstellungen der 38. Änderung des Flächennutzungsplans im Einklang mit den landesplanerischen Vorgaben und Zielaussagen.

Diese Begründung dient gemäß § 5 (5) Baugesetzbuch als Anlage zum Entwurf der 38. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster.

Münster, den _____
Der Oberbürgermeister
In Vertretung

Schultheiß
Stadtdirektor