

DIPL.-ING. WINFRIED HAGEN
Beratender Ingenieur VBI

Loconer Weg 15
58708 Menden 1
Ruf (02373) 1607-0
Fax (02373) 160713

Stadt Werne

*Bebauungsplan Nr. 23C „
Verkehrsanbindung Wahrbrink“*

Begründungstext

Inhalt:	Seite
1. Räumlicher Geltungsbereich/Vorhaben	3
2. Bestand	5
3. Planerfordernis	5
4. Regionaler Bezug	6
5. Ziele und Zweck der Planung	7
6. Bestehendes Planungsrecht	8
7. Allgemeine Anmerkungen zur Entwurfsbearbeitung	8
8. Nutzungs- und Verkehrskonzept	9
9. Entwässerung	10
10. Immissionsschutz	10
11. Altlasten	11
12. Natur- und Landschaftsschutz	11
13. Zeitplan/ Kosten	13

1. Räumlicher Geltungsbereich / Vorhaben

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst ausschließlich Verkehrsflächen der geplanten Verkehrsanbindung Wahrbrink (Baustrecke von 1,468 km) und die zugeordneten Ausgleichsflächen für den Eingriff in Naturhaushalt und Landschaftsbild entlang der Straße, sowie Flächen, für die ein baurechtlicher Regelungsbedarf durch die vorgesehene Straßenplanung entsteht.

Das Bebauungsplangebiet Nr. 23C wird im Norden begrenzt durch eine Flurgrenze, im Süden durch die Südgrenze der B 54 (Lünener Straße), im Osten durch die Flurgrenze am Ikea-Gelände und im Westen durch den 30m breiten Schutzstreifen für den verlegten Galgenbach und die Westgrenze der Verbindungsstraße.

Die genauen Plangebietsgrenzen sind dem beiliegenden Lageplan 1:1.000 zu entnehmen.

Bei der Verkehrsanbindung Wahrbrink handelt es sich um den zweistreifigen Neubau eines Teilstückes der L 518n, beginnend bei der Lünener Straße (B 54) bis nördlich der anzubindenden Gemeindestraße „Wahrbrink“. Im Bereich der Lünener Straße (B 54) wird ein Kreisverkehrsplatz errichtet. Die Trasse verläuft dann in nördlicher Richtung, überquert den Galgenbach und kreuzt plangleich den Martinsweg. Im weiteren Verlauf unterquert sie die Bundesbahnstrecke Dortmund-Münster und tangiert das Gewerbegebiet „Wahrbrink“, das durch einen Kreisverkehr angeschlossen wird.

Die L518n ist im Abschnitt "Wahrbrink" als anbaufreie regionale Straßenverbindung mit plangleichen Knotenpunkten geplant.

In der Höhenlage verläuft die Straße angepasst an das vorhandene Gelände überwiegend in Dammlage mit einer mittleren Höhe von 1,50 bis 2,00m über Gelände. Der Grundrissverlauf ist das Ergebnis der im Rahmen der Linienabstimmung durchgeführten Umweltverträglichkeitsstudie.

Für die Verkehrsanbindung Wahrbrink ist eine Verkehrsbelastung von 6500 Kfz/ 24h zu erwarten (Quelle: Verkehrsentwicklungsplan von 1992).

Für die neue Verkehrsanbindung wurde eine Entwurfsgeschwindigkeit von 70 km/h zugrunde gelegt.

Es ist eine Kronenbreite von 13,50m geplant. Die Breite der beiden Fahrstreifen beträgt 7,0m, die Randstreifen sind zusammen 0,5m breit, der Trennstreifen wird 1,75m und der Geh- und Radweg 2,25m breit ausgebaut. Das Bankett der Westseite wird 0,5m breit, das Bankett der Ostseite 1,5m.

Von Bau- Stat. 0 +250,00 bis 0+ 590,00 ist zusätzlich eine am Bankett anschließende Versickerungsmulde vorgesehen. Dadurch ergibt sich dort eine Kronenbreite von 16m.

Der dreiarmige Kreisverkehrsplatz an der Lünener Straße wird, ebenso wie der Knotenpunkt Wahrbrink, mit einem Durchmesser von 35m und einer Fahrspurbreite von 6,5m ausgebildet.

Der Geh- und Radweg auf der westlichen Seite der L 518n hat Anschluss an einen geplanten Geh- und Radweg, der auf der Nordseite der B 54 -Lünener Straße- verläuft. Derzeit sind im Zuge der B 54 beidseitig Mehrzweckstreifen vorhanden.

Ein bei der Planung im Bereich des Kreisverkehrsplatzes verbleibendes Reststück der B 54 wird auf 100m Länge rückgebaut, die Straße „Am Bellingholz" wird auf ca. 170m Länge rückgebaut.

Das neue Eisenbahnbrückenbauwerk über der Straße erhält eine lichte Höhe von 4,70m und eine lichte Weite von 14m.

2. Bestand

Für die geplante Nutzung wird hauptsächlich ein bandartiger Ausschnitt aus der südwestlichen Stadtrandlage beansprucht, der bisher landwirtschaftlich genutzt wurde (Grünland, Ackerland).

3. Planerfordernis

Durch den Stadtkern von Werne verlaufen in Nord- Süd- Richtung die B 54 und die B 233 und in West- Ost- Richtung die L 507. Aufgrund der Verkehrszählung von 1995 weist die B 233 südlich von Werne mit 20.660 Kfz/ 24h die stärkste Verkehrsbelastung auf. An der Ortsdurchfahrt der L 507 im Bereich der Straßen „Penningrode/ Ovelgönne" liegt sie bei 12.448 Kfz/ 24h mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 6,8%. Da der gesamte Quell- und Zielverkehr des am westlichen Stadtrand gelegenen Gewerbegebietes Wahrbrink auf diesen Straßenzug angewiesen ist, führt dies bei den Anwohnern zu sehr hohen Unverträglichkeiten bezüglich der Lärm- und Abgassituation.

Ziel der Planung ist es nun, diese Unzulänglichkeiten durch eine leistungsfähige Verkehrsanbindung des Gewerbegebietes Wahrbrink zu vermindern und eine zügige Verbindung zum vorhandenen Straßennetz

zu schaffen. Hierdurch werden die Anwohner des Stadtgebietes, insbesondere an der Ortsdurchfahrt der L 507, vom Ziel- und Quellverkehr Wahrbrink wirksam entlastet und die Lärm- und Abgassituation in den bewohnten Bereichen erheblich verbessert.

4. Regionaler Bezug

Die Stadt Werne liegt im Norden des Kreises Unna bzw. des Regierungsbezirkes Arnsberg und hat ca. 20.000 Einwohner. Das Stadtgebiet von Werne gehört zur Münsterländischen Tiefebene und es weist eine Größe von 77 km² auf.

Die Stadt liegt in einer Übergangszone am Rande des Ballungsraumes Ruhrgebiet. Sie ist eingebettet in die für das Münsterland typische Parklandschaft mit Einzelhöfen, Wallhecken, Wiesen und Feldern, weshalb sie auch „das Tor zum Münsterland“ genannt wird.

Die Eisenbahnlinie Dortmund- Werne- Münster, sowie die Nähe zur A 1 und zur A 44 machen Werne zu einer ausgesprochen verkehrsgünstig gelegenen Stadt, was sich bei der infrastrukturellen Entwicklung in der Vergangenheit stets als Vorteil erwiesen hat (so bei der Errichtung der Gewerbegebiete Klöcknerstraße, Brede, Froningholz, Fürstenhof, Pagenstraße und Wahrbrink wie auch für die Stadt als ehem. Bergbaustandort).

Der Neubau der Verkehrsanbindung zum Gewerbegebiet Wahrbrink, das im Gebietsentwicklungsplan als „Gewerbe- und Ansiedlungsbereich von besonderer regionaler Bedeutung“ festgesetzt ist, wird den Stadtbereich von Werne erheblich vom Straßenverkehr entlasten. Insbesondere die

Bewohner der Ortsdurchfahrt an der L 507 im Bereich der Straßen Penningrode/ Ovelgönne werden vom Ziel- und Quellverkehr Wahrbrink, mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 6,8%, entlastet. Für die Anwohner erhöht sich die Wohn- und Aufenthaltsqualität durch Schutz vor Immissionen aus Kfz- Verkehr und andererseits wird eine zügige Verkehrsanbindung zum Gewerbegebiet mit der Möglichkeit des Umfahrens des Stadtkerns und der Wohngebiete ermöglicht.

5. Ziele und Zweck der Planung

Ziel und Zweck der Planung ist es, das Planungsrecht für die Verkehrsanbindung Wahrbrink zu schaffen. Dabei sind alle im weiteren Zusammenhang stehenden Belange planungsrechtlich zu regeln. Insbesondere werden alle öffentlich- rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

Wie in den Kapiteln 3 und 4 geschildert, besteht dringender Bedarf zur Neuordnung der Anbindung des Gewerbegebietes, da die Anwohner der jetzigen Zufahrtsstraßen erheblich in ihrer Wohnqualität beeinträchtigt werden. Zusammenfassend werden die Planungsziele folgendermaßen konkretisiert:

- Entlastung der heutigen Ortsdurchfahrt der L 507, im Bereich Penningrode/ Ovelgönne
- als Folge der Entlastungen der vorgenannten ausgebauten Straßen Erhöhung der Verkehrssicherheit und Entlastung der Anwohner und Passanten von Kfz- typischen Immissionen (Lärm, Abgase).

- Verbesserung der Wohnqualität
- Flächenhafte Entlastung der Kernstadt und
zeitsparende Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz

6. Bestehendes Planungsrecht

Im Zuge der Umweltverträglichkeitsstudie (aus dem Jahr 1995) wurde das Linienbestimmungsverfahren mit dem Ergebnis abgeschlossen, die hier dargestellte Variante, den Planfall P3, neu zu bauen, wobei jedoch die Knotenpunkte dahingehend geändert wurden, dass an bedeutenden Kreuzungen Kreisverkehre mit einem Durchmesser von 35m ausgebildet werden. Die Zweckmäßigkeit dieser Knotenpunktsform wurde durch ein verkehrstechnisches Gutachten von Prof. Brilon belegt. Die Linienführung der Straße wurde am 09.12.1996 durch den zuständigen Landesminister genehmigt.

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Werne stellt bereits die Verkehrsanbindung Wahrbrink als Fläche für den Verkehr dar.

7. Allgemeine Anmerkungen zur Entwurfsbearbeitung

Im Vorfeld der Fachplanungen zum Straßenbau wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie mit Variantendarstellung und Ökologischer Risikoeinschätzung durchgeführt und so der Trassenverlauf in Bezug auf Umweltbelange optimiert.

Die Bahn benötigt eine Überquerung, die im Lageplan nachrichtlich dargestellt ist. Zu gegebener Zeit wird ein Verfahren nach § 18 AEG durch den zuständigen Geschäftsbereich Netz NNI 2 der Deutschen Bahn AG durchgeführt (Verkürztes Verfahren).

8. Nutzungs- und Verkehrskonzept

Im Plangebiet werden in der Hauptsache Verkehrsflächen festgesetzt. Der dargestellte Querschnitt orientiert sich an der prognostizierten Verkehrsmenge und dem Anteil an Schwerlastverkehr. Er ist im Straßenbauentwurf vorgegeben. Die dargestellte Aufteilung der Verkehrsflächen ist beispielhaft, d.h. dem Planer wird ein gewisser Spielraum innerhalb der Straßenbegrenzungslinien zur Berücksichtigung von straßenbaulichen Erfordernissen und von außen angetragenen, nicht vorhersehbaren Belangen im weiteren planerischen Konkretisierungsprozess eingeräumt.

Die Notwendigkeit der Verkehrsflächen ist unter Punkt 3 und 4 des Textes erläutert worden.

Die Notwendigkeit, die Größe und die Gestaltung der Ausgleichsflächen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan zum Neubau der Verkehrsanbindung Wahrbrink festgesetzt und erläutert worden.

9. Entwässerung

Das auf den Verkehrsflächen anfallende Regenwasser wird im Bereich von der Lünener Straße bis zum Bauwerk der Eisenbahnüberführung über straßenbegleitende Mulden und darunter liegende Längsrigolen versickert.

Nördlich der Eisenbahnüberführung wird das Oberflächenwasser in dichten Mulden gesammelt, über Ablaufschächte einem Kanal zugeführt und nördlich des Eisenbahndammes über ein Regenrückhaltebecken dem Vorfluter Galgenbach zugeführt. Der Galgenbach selbst wird, um ein ökologisch ansprechendes Gewässer zu schaffen, verlegt. Hierfür wird ein Verfahren nach § 31 WHG durchgeführt. Ein separater Landschafts-pflegerischer Begleitplan wurde für das Verfahren nach § 31 WHG erstellt.

10. Immissionsschutz

Eine Geräuschimmissionsschutz- Untersuchung wurde im Oktober 1999 durchgeführt.

Die schall- bzw. lärmtechnische Untersuchung ist auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung -16. BimSchV- in Verbindung mit den Verkehrslärmschutzrichtlinien- VLärmSchR 97- und den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen durchgeführt worden.

Die Untersuchung beschränkt sich auf die Überprüfung des passiven Lärmschutzes, da aktiver Lärmschutz aufgrund der verstreuten Lage der Wohnbebauung außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würde.

Für keines der im Neubaubereich befindlichen und im Rahmen der Untersuchung nachgewiesenen Gebäude ist eine Anspruchsvoraussetzung für passiven Lärmschutz erfüllt, da eine Überschreitung der maßgebenden Immissionswerte gemäß VLärmSchR 97 nicht gegeben ist.

Lärmschutzmaßnahmen sind somit aufgrund des Neubaus der Verkehrsanbindung Wahrbrink nicht vorgesehen.

11. Altlasten

Mit dem Vorkommen von Altlasten ist im Bebauungsplangebiet nicht zu rechnen.

12. Natur- und Landschaftsschutz

Hier wird auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan und auf die Aussagen im Kapitel 7 verwiesen.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan wurde 1999 erstellt. Zunächst wurde eine Bestandsaufnahme von Natur und Landschaft durchgeführt, so wurden heutige Nutzungen und wertvolle Biotope erfasst. Dann wurden die Leistungsfähigkeit und Empfindlichkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes bewertet und die vorhandenen Beeinträchtigungen ermittelt und bewertet. Der Eingriff in Naturhaushalt und Landschaftsbild wurde ermittelt und nach Art, Umfang, Ort und zeitlichem Ablauf bewertet.

Aus diesen Berechnungen ergab sich dann die Darstellung und Begründung von Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere der Ausgleichs-, Ersatz-, Gestaltungs-, und Schutzmaßnahmen. Außerdem wurden eine Eingriffs-Ausgleich- Bilanzierung und eine Kostenschätzung durchgeführt.

Insgesamt ist eine Gesamtfläche für Kompensationsmaßnahmen von 49.680 m² notwendig.

Verschiedene Ausgleichsmaßnahmen sind in der Nähe des Eingriffsortes vorgesehen. So werden die nicht mehr benötigten Teilstücke der B 54 und der Straße „Am Bellingholz“ rückgebaut. Als weitere Maßnahmen sind geplant:

- Wiesenansaat im Auebereich des Galgenbaches
- Entwicklung einer Obstwiese
- Anlage mehrjähriger Krautfluren
- Pflanzung von bachbegleitenden Gehölzen
- Pflanzung von Baum-, Nieder- und Strauchhecken
- Entwicklung von Ufersäumen
- Entwicklung von Gehölzsäumen an landwirtschaftlichen Flächen
- Pflanzung von Hochstämmen
- Immissionsschutzpflanzungen
- Errichtung von Greifvogelstangen
- Ansaat von Straßenböschungen
- Pflanzung von Straßenbäumen
- Bepflanzung des Regenrückhaltebeckens

Die Gesamtkosten für die genannten Ausgleichsmaßnahmen betragen 532.000 DM, ohne Kosten für Grunderwerb.

13. Zeitplan / Kosten

Gemäß Kostenschätzung nach ÄKS betragen die Gesamtkosten des Bauvorhabens 12,8 Mio. DM, davon entfallen 1,2 Mio. DM auf den Grunderwerb. Hinzu kommen noch die Kosten der Ablöseberechnung für die Eisenbahnbrücke.

Mit der Baumaßnahme soll im Jahr 2000 begonnen werden, die Inbetriebnahme der Straße ist für das Jahr 2002 geplant

Aufgestellt:

Stadt Werne, den 30.03.2000
Der Bürgermeister

Menden, den 30.03.2000