

Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 533: Wolbeck – Eschstraße (zwischen Silberbrink und Ortsumgehung)

Inhalt	Seite
1. Planungsanlass	1
2. Geltungsbereich	2
3. Planungsrechtliche Situation	2
3.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	2
4. Räumliche und strukturelle Situation	2
5. Planungsziele	3
6. Inhalt des Bebauungsplanes	4
6.1 Straßenverkehrsflächen	4
7. Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gemäß § 2a BauGB	5
7.1 Rahmen der Umweltprüfung	5
7.2 Kurzdarstellung der Planung	6
7.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes	6
7.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose	7
7.4.1 Menschen	7
7.4.2 Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt	11
7.4.3 Boden	13
7.4.4 Wasser	14
7.4.5 Klima / Luft	14
7.4.6 Landschaft / Ortsbild	14
7.4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter	15
7.4.8 Wechselwirkungen	16
7.4.9 Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen	16
7.5 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)	16
7.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten	17
7.7 Überwachung (Monitoring)	17
7.8 Zusammenfassung	18
8. Gesamtabwägung	20
9. Flächenbilanz	21
10. Durchführungsmaßnahmen	21

1. Planungsanlass

Der Planfeststellungsbeschluss für die Ortsumgehung Wolbeck (L 585n) sieht vor, dass die Eschstraße an die Umgehungsstraße über einen lichtsignalgeregelten Knotenpunkt angebunden wird. Die Eschstraße wird somit künftig als Haupteerschließungsstraße auch eine Zubringerfunktion zur Ortsumgehung übernehmen. Um dieser Funktion gerecht zu werden, ist ein Ausbau der Eschstraße zwischen Silberbrink und Ortsumgehung erforderlich.

Zur Verwirklichung dieses Planungsziels ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Der Rat hat in seiner Sitzung am 03.02.2010 beschlossen, für den Ausbau der Eschstraße zwischen Silberbrink und der Ortsumgehung Wolbeck gemäß § 2 (1) BauGB den Bebauungsplan Nr. 533 unter anderem zur Festsetzung der Verkehrsflächen aufzustellen.

Der Bebauungsplan Nr. 533 überplant z. T. die Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nr. 213 Teilabschnitt II: Wolbeck – Goldbrink, Nr. 217 Teilabschnitt II: Wolbeck – Steingärten (nördlicher Teil) und Nr. 389: Wolbeck – Eschstraße / Goldbrink. Mit der Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 533 treten diese Pläne, soweit sie vom neuen Plan überlagert werden, teilweise außer Kraft.

2. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst den Trassenverlauf der Eschstraße im Abschnitt zwischen Silberbrink im Osten und der Anschlussplanung des Landesbetriebs Straßenbau NRW im Westen. Die westliche Plangebietsgrenze liegt ca. 170 m östlich der geplanten Ortsumgehung Wolbeck. Die südliche Plangebietsgrenze deckt sich im Wesentlichen mit dem südlichen Rand der Eschstraße. Die Straßenverbreiterung erfolgt nach Norden. Die Gesamtbreite der Straßentrasse beträgt einschließlich sämtlicher Nebenanlagen ca. 18,50 m. Im Bereich der Wohnbebauung Tönne-Vormann-Weg wird die nördliche Plangebietsgrenze des Bebauungsplanes Nr. 533 durch den Grenzverlauf der angrenzenden Wohngrundstücke gebildet. Dieses entspricht der Grenze der Verkehrsfläche zum Ausbau der Eschstraße entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 389 vom 14.01.1994.

Der Bebauungsplan Nr. 389 weist innerhalb seines Geltungsbereichs bereits Verkehrsflächen zum Ausbau der Eschstraße ab dem Silberbrink aus und enthält folgenden Hinweis: „Eschstraße – Anbindung an die L 585n möglich“. Da der Bebauungsplan Nr. 389 jedoch für den Ausbau der Eschstraße keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen festsetzt, wird der Bereich der Eschstraße durch den Bebauungsplan Nr. 533 überlagert, bzw. ersetzt.

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes Nr. 533 liegen folgende Grundstücke:

Gemarkung Wolbeck-Stadt, Flur 1, Teile der Flurstücke 1226, 2467, 2566, 3333, 3334.

Gemarkung Wolbeck-Kspl., Flur 13, Teile der Flurstücke 71, 72, 73, 74, 76, 79, 80, 150, 213, 712, 715, 740, 777, 976.

Die Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes sind im Plan durch einen grauen Farbstreifen bezeichnet.

3. Planungsrechtliche Situation

3.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Die Eschstraße ist derzeit als nicht klassifizierte Straße im Flächennutzungsplan nicht dargestellt. Der Bebauungsplan ist aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

4. Räumliche und strukturelle Situation

Die Eschstraße weist derzeit je nach Abschnitt unterschiedliche Ausbaustandards aus.

Ab der Münsterstraße ist die Eschstraße als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Im Abschnitt zwischen der Münsterstraße und Silberbrink sind insgesamt vier Fahrbahneinengungen als verkehrsberuhigende Elemente ausgebaut. Ferner weist die Eschstraße in diesem Abschnitt beidseitig sonstige (nicht benutzungspflichtige) Radwege sowie Gehwege aus. Stellenweise sind Parkstreifen vorhanden. Die Eschstraße übernimmt direkte Erschließungsfunktion für die angrenzende Bebauung.

Im Abschnitt zwischen Silberbrink und Goldbrink weist die Eschstraße beidseitig Gehwege aus. In diesem Abschnitt liegen auf der Südseite die Zufahrt zum Parkplatz des Friedhofs und der Zugang zum Friedhof bzw. zur Leichenhalle. Östlich des Friedhofs befindet sich eine wichtige Fuß- und Radwegverbindung, die das nördlich der Eschstraße liegende Wohngebiet mit dem Zentrum Wolbeck verbindet.

Westlich der Straße Goldbrink weist die Eschstraße keine Nebenanlagen auf. Im Abschnitt zwischen Goldbrink und Umgehungsstraße dient die Eschstraße der verkehrlichen

Erschließung des städt. Recyclinghofes westlich des Friedhofs sowie im weiteren Verlauf der Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen sowie zweier Wohngebäude im Außenbereich.

Der Erschließungsweg zum Recyclinghof ist gleichzeitig Bestandteil einer wichtigen Fuß- und Radwegeverbindung zwischen dem nördlich der Eschstraße gelegenen Wohngebiet und dem Schulzentrum Wolbeck.

Die Eschstraße selbst ist in dem zu überplanenden Abschnitt Bestandteil einer wichtigen Fuß- und Radwegverbindung zwischen Wolbeck und Angelmodde (Wirtshaus Hoffschulte), die insbesondere für den Erholungsverkehr von großer Bedeutung ist.

5. Planungsziele

In Übereinstimmung mit verschiedenen parlamentarischen Beschlüssen sollen mit dem Bebauungsplan Nr. 533 die planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Ausbau der Eschstraße zwischen Silberbrink und der Ortsumgehung Wolbeck (L 585n) geschaffen werden.

Ziel der Verkehrsanbindung der Eschstraße an die Umgehungsstraße ist es, eine möglichst große Verkehrsentslastung des Straßenzuges Am Steintor – Münsterstraße im zentralen Bereich von Wolbeck, des Wigbold, zu erreichen. Dieser Bereich ist derzeit mit bis zu 12.900 Kfz/24h (Höhe Drostenhof) außerordentlich stark belastet. Da ca. 50 % dieses Verkehrsaufkommens durch den Wolbecker Ziel-, Quell- und Binnenverkehr verursacht wird, müssen zur Entlastung des Straßenzuges Münsterstraße – Am Steintor zentrumsnahe Zufahrten zur Ortsumgehung als verkehrlich attraktive Alternative geschaffen werden. Dieses sind im Norden die Eschstraße und im Süden die Straße Am Angelkamp.

Der Verkehrswert einer Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung wird durch die Verkehrsuntersuchung Wolbeck, Stand 7/2010 erneut belegt. Im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung durchgeführte Routenverfolgungen haben ergeben, dass über die Eschstraße hauptsächlich Verkehre in der Beziehung Am Angelkamp – Ortsumgehung – Eschstraße – Am Borgarten und Gegenrichtung abgewickelt werden.

Bei einem Verzicht der Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung würden die o. g. Verkehre den kürzeren Weg über Am Berler Kamp – Hiltruper Straße – Am Steintor wählen und damit zusätzlich den Wolbecker Ortskern belasten. Insbesondere auf der Münsterstraße und der Hiltruper Straße würde die Entlastungswirkung der Ortsumgehung deutlich geringer ausfallen, als mit einer Anbindung der Eschstraße. Auf der Straße Am Berler Kamp wäre ohne Anbindung der Eschstraße annähernd eine Belastungsverdoppelung gegenüber heute zu erwarten.

Die im Rahmen der Bürgerbeteiligung vorgeschlagene Anbindung der Straße Wolbecker Windmühle stellt für die o. g. Verkehrsbeziehung keine sinnvolle Alternative dar. Der gewünschte Entlastungseffekt auf der Münsterstraße zwischen Hofstraße und Eschstraße würde sich nicht einstellen (s. Tabelle 1).

Verkehrliche Entwicklung

Entsprechend der Verkehrsuntersuchung Wolbeck (Stand: 7/2010) sind folgende verkehrliche Entwicklungen im Stadtteil Münster-Wolbeck zu erwarten:

Straßenabschnitt	Status Quo	Prognose 2025 <u>mit</u> Anbindung Eschstraße	Prognose 2025 <u>ohne</u> Anbindung Eschstraße	Prognose 2025 mit Anbindung Wolbecker Windmühle
	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]
Eschstraße zwischen Münsterstraße und Silberbrink	1.900	3.100	1.900	1.900
Eschstraße zwischen Silberbrink und Goldbrink	400	3.900	500	400
Eschstraße westlich Goldbrink	200	4.300	200	200
Münsterstraße zwischen Hofstraße und Eschstraße	10.200	3.900	5.900	5.600
Am Steintor zwischen Hofstraße und Hiltruper Straße	12.500	6.400	8.900	8.600
Hofstraße zwischen Münsterstraße und Telgter Straße	4.300	3.200	3.200	3.200
Hiltruper Straße zwischen Am Steintor und Am Berler Kamp	9.800	4.900	8.500	8.200
Am Berler Kamp westlich Hiltruper Straße	4.100	3.100	8.000	7.500

Tabelle 1: Verkehrsentwicklung im Stadtteil Münster-Wolbeck

Quelle: Verkehrsuntersuchung Wolbeck Stand 7/2010, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung

6. Inhalt des Bebauungsplanes

6.1 Straßenverkehrsflächen

Der Bebauungsplan Nr. 533 beinhaltet die Festsetzung der Verkehrsflächen zum Ausbau der Eschstraße zwischen Silberbrink und Ortsumgehung Wolbeck.

Der Ausbau der Eschstraße ist als zweistreifige Straße mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m geplant. Auf der Nordseite der Eschstraße ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg in einer Breite von 2,50 m vorgesehen, der durch einen Grünstreifen mit Baumbepflanzung von der Fahrbahn getrennt ist. Im Abschnitt zwischen den Einmündungen Silberbrink und Goldbrink wird der gemeinsame Geh- und Radweg aufgrund der beengten Verhältnisse durch einen 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn getrennt. Die Trennung zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg erfolgt in diesem Abschnitt mittels Hochbord. Nördlich des gemeinsamen Geh- und Radweges ist ein Grünstreifen ausgewiesen, in dem zum Schutz der Wohnbebauung Silberbrink 1 bis 1h der Bau einer 2,50 m hohen Lärmschutzwand erfolgt.

In einem Abschnitt von ca. 30 m westlich des Wohngebietes Tönne-Vormann-Weg bis zur Einmündung der Straße Silberbrink ist innerhalb des Grünstreifens der Bau einer Lärmschutzwand in einer Höhe von 2,00 m bis 2,50 m ausgewiesen. Hierfür wird der Grünstreifen auf bis zu 5,70 m Breite aufgeweitet, wodurch eine beidseitige Eingrünung der Lärmschutzwand gewährleistet ist.

Westlich der Wohnbebauung Tönne-Vormann-Weg schließt der Grünstreifen in einer Breite ab 2,50 m nördlich an die Fahrbahn und daran anschließend ein offener Straßenseitengraben in 3,00 m Breite an. Der gemeinsame Geh- und Radweg wird in einer Breite von 2,50 m nördlich dieses Grabens geführt. Die ursprünglich hier vorgesehene Einteilung, nach der zuerst der gemeinsame Geh- und Radweg an den Grünstreifen und dann der offene Straßenseitengraben

an den Geh- und Radweg anschloss, wurde aufgrund der zwischenzeitlich erfolgten Detailplanung geändert.

Der vorhandene Graben zwischen der westlichen Wohngebietsgrenze Tönne-Vormann-Weg und der Straße Silberbrink entfällt. Die Oberflächenentwässerung des Wohngebietes erfolgt künftig über einen Regenwasserkanal, der im Zuge des Straßenausbaus in der Eschstraße verlegt wird.

Die Eschstraße wird künftig zwischen Münsterstraße und Ortsumgehung bevorrechtigt geführt, d. h. die einmündenden Straßen werden untergeordnet. Die bestehende Tempo 30-Zone auf der Eschstraße wird aufgehoben. Der Beginn der Tempo 30-Zone liegt künftig am Beginn der von der Eschstraße abzweigenden Straßen.

Aus dem Wohngebiet Tönne-Vormann-Weg führen derzeit zwei Fuß- und Radwegverbindungen zur Eschstraße. Beide Wege werden künftig durch die Anlage einer Lärmschleuse vereinigt und münden im Bereich des vorhandenen Weges westlich des Friedhofs auf die Eschstraße. Zur sicheren Querung der Eschstraße ist, insbesondere für den Schülerverkehr, die Anlage einer Querungshilfe in Form einer Mittelinsel vorgesehen.

Eine weitere wichtige Fuß- und Radwegeverbindung führt in Verlängerung der Straße Silberbrink östlich des Friedhofs in Richtung Wigbold. Zur sicheren Querung der Eschstraße von Fußgängern und Radfahrern ist hier die Anlage einer Bedarfsampel geplant. An dieser signalgeregelten Querungsstelle können auch Radfahrer in Fahrtrichtung Münsterstraße von dem einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Nordseite der Eschstraße auf den Radweg an der Südseite der Eschstraße wechseln.

In ca. 170 m Abstand zur westlichen Plangebietsgrenze verläuft künftig die derzeit im Bau befindliche Ortsumgehung Wolbeck (L 585n). Der Planfeststellungsbeschluss vom 06. Februar 2008 zur Ortsumgehung Wolbeck sieht vor, dass die Eschstraße mittels eines lichtsignalgeregelten Knotenpunktes an die Ortsumgehung angebunden wird. Der Planfeststellungsbeschluss regelt ebenfalls den Ausbau der Eschstraße auf einer Länge von ca. 170 m zwischen Ortsumgehung und der westlichen Plangebietsgrenze des Bebauungsplanes Nr. 533. Die Planung sieht vor, dass auch der gemeinsame Geh- und Radweg auf der Nordseite der Eschstraße lichtsignalgeregelt über die Ortsumgehung geführt wird und eine Anbindung an die bestehende Wegeverbindung der Eschstraße erhält. Damit ist gewährleistet, dass auch künftig eine durchgehende Wegeverbindung für den Fußgänger- und Radfahrer zwischen Wolbeck und Angelfmodde zur Verfügung steht.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 533 wurde durch das Planungsbüro für Lärmschutz Altenberge Sitz Münster GmbH eine Schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Grundlage für diese Untersuchung war die Verkehrsuntersuchung Wolbeck Stand 7/2010, nach der im Prognosejahr 2025 auf der Eschstraße je nach Abschnitt eine Verkehrsbelastung zwischen 3.100 und 4.300 Kfz/24h zu erwarten sind. Die daraus resultierenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände zwischen 2,00 m und 3,50 m Höhe) sind im Bebauungsplan festgesetzt.

Weitere Informationen können der Schalltechnischen Untersuchung zum Ausbau der Eschstraße (Planungsbüro für Lärmschutz Altenberge Sitz Münster GmbH, 2011) entnommen werden.

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

7.1 Rahmen der Umweltprüfung

Der vorliegende Entwurf des Umweltberichtes ist auf Basis der bislang durchgeführten Prüfschritte der Umweltprüfung gemäß der Anlage 1 zu § 2 Abs. 4 und § 2a Nr. 2 des

Baugesetzbuches erstellt worden. Dem Entwurf liegen vorhandene Daten sowie folgende Gutachten, die für die Planung erstellt wurden, zugrunde:

- Schalltechnische Untersuchung zum Ausbau der Eschstraße (Planungsbüro für Lärmschutz Altenberge Sitz Münster GmbH, 2011).
- Landschaftspflegerischer Begleitplan zum Ausbau der Eschstraße in Münster-Wolbeck (Froelich & Sporbeck, 2011).
- Gutachten zum Vorkommen und zu Wanderbewegungen von Amphibien an der Eschstraße in Münster-Wolbeck (Nabu-Naturschutzstation Münsterland e.V., 2009),
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zum Ausbau der Eschstraße in Münster-Wolbeck (Froelich & Sporbeck, 2011).

Wesentliche umweltbezogene Daten entstammen dem Umweltkataster der Stadt Münster. im Internet (www.stadt-muenster.de/Verkehr&Umwelt/Umweltkataster).

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 Bebauungsplans hinaus.

7.2 Kurzdarstellung der Planung

Im Planfeststellungsbeschluss für die Ortsumgehung Wolbeck ist die Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung vorgesehen. Mit dem Bebauungsplan Nr. 533 „Wolbeck – Eschstraße zwischen Silberbrink und Ortsumgehung“ werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau und die Anbindung der Eschstraße an den planfestgestellten Bereich der Ortsumgehung Münster-Wolbeck (L 585n) geschaffen.

Die Eschstraße soll als Haupteerschließungsstraße auch eine Zubringerfunktion zur Ortsumgehung übernehmen. Der Ausbau soll zwischen dem Silberbrink im Osten und der Ortsumgehung im Westen erfolgen. Im bestehenden Bebauungsplan Nr. 389 „Wolbeck – Eschstraße / Goldbrink“ ist die Verkehrsfläche für den Ausbau der Eschstraße festgesetzt und es erfolgt ein Hinweis auf die mögliche Anbindung an die L 585n.

Im Bebauungsplan Nr. 533 werden im Wesentlichen die Verkehrsflächen der ausgebauten Eschstraße einschließlich Lärmschutzwand, der gemeinsame Geh- und Radweg sowie die Verkehrsgrünflächen und ein Pflanzgebot für Bäume festgesetzt.

7.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

Von den Umweltschutzziele in Fachgesetzen und -plänen sind für den vorliegenden Bebauungsplan neben den Umweltschutzziele im Baugesetzbuch im Wesentlichen folgende relevant und zu berücksichtigen (in der jeweils aktuellen Fassung):

Schutzgut	fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes
Menschen / Gesundheit Klima / Luft	- 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 Landschaft	- 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
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	- Denkmalschutzgesetz NRW

Tabelle 2: 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

Der westliche Bereich des Bebauungsplangebietes liegt im Gebiet des Landschaftsplans (LP) Werse, der das Landschaftsschutzgebiet „Werse-Ems-Niederung, Kreuzbach, Angel und Wolbecker Tiergarten“ ausweist sowie die Anpflanzung einer Baumreihe nördlich der Eschstraße festsetzt. Ansonsten bestehen im Plangebiet und der Umgebung keine Schutzausweisungen des Natur- und Umweltschutzes. Von der Planung sind keine Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) oder Europäische Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes betroffen.

Die Grenzen des LP Werse werden im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung entsprechend angepasst.

7.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose

7.4.1 Menschen

Derzeitige Umweltsituation

Nördlich der Eschstraße befindet sich das Wohngebiet des Bebauungsplans Nr. 389, südlich liegt der städtische Friedhof Wolbeck (Bebauungsplan Nr. 217). Die Eschstraße dient gegenwärtig zwischen dem Goldbrink und der planfestgestellten Umgehungsstraße der verkehrlichen Erschließung des städtischen Recyclinghofes westlich des Friedhofs sowie im weiteren Verlauf der Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen sowie zweier Wohngebäude im Außenbereich. Der Erschließungsweg zum Recyclinghof ist gleichzeitig Bestandteil einer wichtigen Fuß- und Radwegeverbindung zum Schulzentrum Wolbeck.

Die Eschstraße hat im gegenwärtigen Zustand im ausgebauten Bereich zwischen Münsterstraße und Silberbrink ein Verkehrsaufkommen von ca. 1.900 Kfz/24h und zwischen den Straßen Silberbrink und Goldbrink 400 Kfz/24h. Im Abschnitt westlich Goldbrink hat die Eschstraße mit 200 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden ein lediglich geringes Verkehrsaufkommen.

Die vorherrschende Nutzung im Einwirkungsbereich der Eschstraße ist als reines und allgemeines Wohngebiet sowie Mischgebiet (Nördlich Eschstraße / westlich Münsterstraße) zu berücksichtigen. Die Wohnhäuser Eschstraße 25 und 31 sind entsprechend der vorhandenen Struktur als Außenbereich einzustufen.

In rund 450 m Luftlinie zum Westrand des Wohngebietes Eschstraße verläuft die planfestgestellte Trasse der Ortsumgehung Wolbeck.

Der Abschnitt der Eschstraße östlich außerhalb des Bebauungsplangebietes, zwischen der Einmündung Silberbrink und der Münsterstraße, ist durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Tempo-30-Regelung gekennzeichnet.

Erholungsnutzung

Der westliche, landwirtschaftlich genutzte Teil des Bebauungsplangebietes liegt im Grünzug Lütkenbeck-Loddenbach der Grünordnung Münster. Die Eschstraße ist in der Grünordnung Münster als Verbindung zwischen Freizeit- und Erholungseinrichtungen ausgewiesen und hat eine bedeutende Funktion im Erholungswegenetz.

Westlich der Abzweigung zum Recyclinghof dient die Eschstraße lediglich der Erschließung zweier Wohngebäude und der landwirtschaftlichen Flächen und weist die Optik eines Wirtschaftsweges auf. Ab dem Waldstück östlich des Gasthauses Hoffschulte handelt es sich um eine Fuß- und Radwegeverbindung nach Angelmodde Dorf. Diese Abschnitte mit untergeordnetem Kfz-Verkehrsaufkommen ermöglichen eine ruhige, landschaftsbezogene Erholung zu Fuß und mit dem Fahrrad etc.

Die gegenwärtige hohe Freizeit- und Erholungsqualität des Landschaftsraumes im Bereich der Eschstraße wird jedoch durch die planfestgestellte und im Bau befindliche Ortsumgehung stark beeinträchtigt. Die Ortsumgehung ist als Vorbelastung zu berücksichtigen.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung

Immissionsschutz

Zur immissionsschutzrechtlichen Einschätzung wurde ein schalltechnisches Gutachten durch das Planungsbüro für Lärmschutz, Münster (2011) erstellt um folgende Fragestellungen zu klären:

1. Rechtliche Prüfung der Anspruchsvoraussetzung auf Verkehrslärmschutz
2. Dimensionierung von aktiven Verkehrslärmschutzmaßnahmen und Anspruch auf Prüfung von passiven Verkehrslärmschutzmaßnahmen
3. Beurteilung des Straßenverkehrslärms nach städtebaulichen Kriterien
4. Auswirkungen der Planung auf das Hauptverkehrsstraßennetz in Wolbeck

Zugrunde gelegt wurden dem Gutachten die prognostizierten Verkehrsbelastungen für das Jahr 2025. Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen können wie folgt zusammengefasst werden:

1. Prüfung der Anspruchsvoraussetzung auf Verkehrslärmschutz

In der 16. BImSchV „Verkehrslärmschutzverordnung“ ist geregelt, dass bei wesentlichen Änderungen von Straßen im Bereich des Straßenausbaus Lärmvorsorgemaßnahmen zu prüfen sind. Der wesentlich geänderte Straßenausbau beginnt im Bereich des Wolbecker Eschs und endet in der Einmündung des Silberbrink (siehe Übersichtslageplan im Gutachten). Die Verkehrszunahmen außerhalb der wesentlichen Änderungen der Eschstraße (zwischen Silberbrink und Münsterstraße) wurden ebenfalls untersucht. Die Verkehrszunahme in diesem Straßenabschnitt führen zu Lärmpegelerhöhungen von etwa 5 dB(A) auf bis zu 63/53 dB(A) Tag/Nacht. Gesunde Wohnverhältnisse bleiben gewahrt.

2. Dimensionierung von aktiven Verkehrslärmschutzmaßnahmen und Anspruch auf Prüfung von passiven Lärmschutzmaßnahmen

Durch die wesentliche Änderung der Eschstraße bis zum Silberbrink haben 23 Wohngebäude eine Anspruchsvoraussetzung für Lärmvorsorge. Aktive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Wälle, Wände) haben Vorrang vor passiven (z. B. Schallschutzfenster). Insgesamt wurden drei unterschiedliche Verläufe der Schallschutzwände mit jeweils zwei unterschiedlichen Höhen der Wände untersucht. Die Wandhöhen wurden so dimensioniert, dass die Wohngebäude im Bereich des wesentlich geänderten Straßenabschnitts

- im ersten Schritt nach den rechtlich verbindlichen Grenzwerten der 16. BImSchV (betrifft Varianten 1, 3, 5) und
- im zweiten Schritt den, für die städtebauliche Abwägung relevanten Orientierungswerten der DIN 18005, Teil 1 (betrifft Varianten 2, 4, 6) weitestgehend geschützt sind.

Die drei unterschiedlichen Verläufe der Lärmschutzwände orientieren sich bei

- Variante 1 und 2 in 8,75 m Abstand parallel zum Fahrbahnrand mit dem Geh- und Radweg sowie der Baumreihe südlich der Wand,
- Variante 3 und 4 in 2,75 m Abstand parallel zum Fahrbahnrand (mit Ausnahme der Schallschleuse) mit dem Geh- und Radweg nördlich sowie der Baumreihe südlich der Wand und
- Variante 5 und 6 in 1,25 m Abstand parallel zum Fahrbahnrand (mit Ausnahme der Schallschleuse) mit dem Geh- und Radweg sowie der Baumreihe nördlich der Wand.

Die Vorzugsvariante ist Variante 3 (2,75 m Abstand parallel zur Eschstraße mit dem Geh- und Radweg nördlich sowie Baumreihe südlich der Wand). Aus städtebaulichen, verkehrstechnischen und finanziellen Gründen wird diese Variante bevorzugt. Durch die Schallschutzmaßnahmen der Vorzugsvariante werden bei allen Wohngebäuden mit Anspruchsvoraussetzung die Grenzwerte nach 16. BImSchV eingehalten. In den Obergeschossen verbleiben an 11 Gebäuden Überschreitungen von Grenzwerten nach 16. BImSchV, die aber auch im ungünstigsten Fall nicht mehr als 2 dB(A) betragen. An den Fassaden mit verbleibenden Überschreitungen sind passive Schallschutzmaßnahmen zu prüfen.

Eine Festsetzung der rückwärtigen Schallschutzwand an der Schallschleuse auf eine städtebaulich vertretbare Höhe von 3,5 m führt am Gebäude Tönne-Vormann-Weg 59 im Dachgeschoss zu einer Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV um 2 dB(A).

Der Gutachter geht davon aus, dass die vorhandenen Gebäude mit Anspruch auf Prüfung von passiven Schallschutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV „Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung“ über einen ausreichenden Schallschutz hinsichtlich der Umfassungsbauteile verfügen. Unter dieser Voraussetzung würden sich die passiven Schallschutzmaßnahmen auf den Einbau von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen und Aufenthaltsräumen mit Sauerstoff verbrauchenden Energiequellen beschränken.

3. Beurteilung des Straßenverkehrslärms nach städtebaulichen Kriterien

In der Vorzugsvariante (Variante 3 des Gutachtens) werden an allen Wohngebäuden mit Anspruchsvoraussetzung nach 16. BImSchV im Erdgeschoss und auf den Terrassen auch die Orientierungswerte nach DIN 18005 eingehalten. In den Obergeschossen werden die Orientierungswerte lediglich an zwei Aufpunkten um nicht mehr als 5 dB(A) überschritten. Im ungünstigsten Fall sind demnach passive Schallschutzmaßnahmen, die dem Lärmpegelbereich

3 nach DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ entsprechen, erforderlich. Der bauliche Standard im Lärmpegelbereich 3 wird bei Fenstern bereits durch die Einhaltung der Anforderungen der Energieeinsparungsverordnung erreicht.

Zusätzlich wurden die Auswirkungen der Planung aus städtebaulicher Sicht auf die Aussegnungshalle des Friedhof Wolbeck untersucht. Der Orientierungswert für Friedhöfe wird dort um bis zu 3 dB(A) überschritten. Es wurden Varianten des aktiven Schallschutzes untersucht um eine Verbesserung der Lärmsituation vor allem in Hinblick auf die dort stattfindenden Gottesdienste zu erreichen.

4. Auswirkungen der Planung auf das Hauptverkehrsstraßennetz in Wolbeck

An fünf Straßenquerschnitten der Straßen Am Berler Kamp, Hiltruper Straße und Münsterstraße wurden die Entlastungswirkungen der Umgehungsstraße Wolbeck und der Anbindung der Eschstraße an die Umgehungsstraße im Vergleich zum Ist-Zustand analysiert. Der Verkehr innerhalb des Stadtteils Wolbeck wird nach der Prognose auf dem Berler Kamp um 25%, auf der Hiltruper Straße um 50 % und auf der Münsterstraße um 50 bis 65% abnehmen. Die Verkehrsentlastung an den stark verkehrslärmbelasteten Gebäuden an der Münsterstraße nördlich der Hofstraße führt dort zur rechnerischen Lärmentlastung von ca. 4 dB(A). Pegeländerungen von 1 dB(A) sind gerade wahrnehmbar und Pegeländerungen von über 3 dB(A) gut hörbar.

Die Auswirkungen auf die Luftqualität wurden nicht untersucht. Eine grobe Einschätzung der Auswirkungen kann aufgrund der Erkenntnisse des Luftqualitätsplanes Münster vorgenommen werden. Verkehrsbedingte Schadstoffbelastungen für Feinstaub und Stickstoffdioxid im Bereich der Grenzwerte nach der 39. BImSchV sind vor allem in engen Straßenschluchten bei täglichen Verkehrsbelastungen von über 10.000 Kfz pro Tag zu erwarten. Schlechte Ausbreitungsbedingungen für Luftschadstoffe bei Verkehrsbelastungen von 10.000 Kfz am Tag treten in Wolbeck vor allem in der Münsterstraße auf. Die verkehrsbedingten Abnahmen werden dort zu einer deutlichen Reduzierung der Schadstoffbelastungen durch den lokalen Straßenverkehr führen.

In diesem Zusammenhang erfolgt der Hinweis, dass es im Ausbaubereich der Eschstraße aufgrund des deutlich geringeren Verkehrsaufkommens und besseren Durchlüftungsverhältnissen nicht zu einer relevanten Schadstoffbelastung der Luft im Hinblick auf die oben genannten Grenzwerte kommt.

Erholungsnutzung

Die Erholungsqualität des zukünftigen straßenparallelen Geh- und Radweges wird durch das Verkehrsaufkommen einschließlich LKW auf der Eschstraße mit entsprechenden Einwirkungen durch Lärm beeinträchtigt. Im Bereich des Wohngebietes werden Erholungssuchende auf dem Geh- und Radweg durch die Lärmschutzwand weitgehend vor Immissionen geschützt, durch die straßenparallele Wand wird jedoch eine Zerschneidungswirkung auftreten. Vermindert wird diese Zerschneidungswirkung durch einen Überweg inkl. einer Lichtzeichenanlage mit Bedarfsschaltung („Anforderungsampel“) westlich des Silberbrink, um den südlich gelegenen Friedhof zu erreichen, sowie durch eine weiter westlich angeordnete Querungshilfe, die den Übergang vom Wohngebiet zur Fuß- und Radwegeverbindung südlich der Eschstraße erleichtert.

Bei den genannten Beeinträchtigungen ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Erholungsqualität des Raumes bereits durch die planfestgestellte und gegenwärtig im Bau befindliche Ortsumgehung stark beeinträchtigt wird.

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

7.4.2 Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt

Derzeitige Umweltsituation

Biotope

Im Bereich des Bebauungsplans Nr. 533 befindet sich in Höhe des Wohngebietes nördlich der Eschstraße ein Grünstreifen mit Graben und vereinzelt Gehölzaufwuchs, der im bestehenden Bebauungsplan Nr. 389 als Verkehrsfläche und -grün festgesetzt ist. Westlich des Wohngebietes ist eine Ausgleichsfläche (Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft) festgesetzt und realisiert. Südlich außerhalb des Bebauungsplangebietes grenzt der städtische Friedhof Wolbeck an. Weiter westlich grenzen beidseitig der vorhandenen Trasse der Eschstraße Ackerflächen („Eschflur“, s. Punkt 7.4.6) sowie ein Wohnhaus mit Garten an das Bebauungsplangebiet.

Die Ackerflächen, Gärten, Wege und der Graben besitzen nur eine geringe ökologische Bedeutung. Das Grünland, die jüngeren Gehölze sowie der Friedhof weisen eine mittlere Bedeutung auf. Der in Teilbereichen vorhandene alte Baumbestand hat eine hohe Bedeutung. (Weitere Informationen können dem Landschaftspflegerischen Begleitplan entnommen werden).

Tiere

Amphibien

Im Frühjahr 2009 wurden Amphibienvorkommen an der Eschstraße und jeweils einem nördlich und südlich gelegenen Kleingewässer sowie am westlich gelegenen Gasthaus Hoffschulte erfasst. Es wurden insgesamt 8 Begehungen des Untersuchungsgebietes durchgeführt. Im Ergebnis wurden insgesamt 17 Individuen (einschl. 1 Verkehrsoffer) der Erdkröte gefunden, davon einige Tiere entlang der Eschstraße. Ein Teil der Erdkröten wanderten vom Friedhof, der vermutlich als Landhabitat und Überwinterungsplatz genutzt wird Richtung Norden. Nordwestlich steht ein Kleingewässer als Laichhabitat zur Verfügung. In diesem als Fischteich genutzten Gewässer wurden Laichschnüre der Erdkröte gefunden. Ansonsten werden ggf. Gartenteiche im Wohngebiet als Laichgewässer genutzt.

Einige der Erdkröten wurden außerhalb des Bebauungsplangebietes im Bereich der Pumpstation im Süden sowie im Bereich des Gasthauses Hoffschulte, jenseits der im Bau befindlichen Ortsumgehung, angetroffen. Weitere Amphibienarten wurden nicht kartiert.

Nähere Informationen können dem „Gutachten zum Vorkommen und zu Wanderbewegungen von Amphibien an der Eschstraße in Münster-Wolbeck“ (2009) entnommen werden.

Fledermäuse und Vögel

Im Umfeld der geplanten Straße wurden 5 Fledermausarten (Zwerg-, Breitflügel-, Wasserfledermaus, Kleiner und Großer Abendsegler) festgestellt.

Die besonderen Aktivitätsschwerpunkte der Fledermäuse liegen im Bereich der Angel sowie südlich der Straße „Am Angelkamp“ sowie nördlich des Bereichs „Altarwiese“ zwischen zwei Waldstücken und damit in rund 300 m bis 600 m Entfernung. Im direkten Umfeld der Eschstraße wurden jagende Zwergfledermäuse sowie einmal eine überfliegende Breitflügelfledermaus festgestellt. Fledermausquartiere sind im Bereich der Trasse nicht vorhanden.

Im Rahmen der Erfassungen der Vogelarten wurden insgesamt 34 Arten (Brutvögel und Nahrungsgäste) festgestellt. Überwiegend handelt es sich dabei um sog. Allerweltsarten, mit Ausnahme von 4 planungsrelevanten Arten. Dabei handelt es sich um Feldsperling, Kuckuck,

Steinkauz und Waldkauz. Die beiden Eulenarten wurden in einiger Entfernung zur Eschstraße, jenseits der im Bau befindlichen Ortsumgehung kartiert. Der Kuckuck wurde in der Angelaue beobachtet. Der Feldsperling nutzt zwei direkt südlich an die Eschstraße angrenzende Hoflagen mit Hecken und älteren Obstbäumen.

Weitere Informationen können dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (2011) entnommen werden.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung

Biotop-/Nutzungstypen

Vom Ausbau der Eschstraße sind im Wesentlichen Teile der angrenzenden Ackerflächen sowie des Grünstreifens zwischen Wohngebiet und Eschstraße, der planungsrechtlich als Verkehrsfläche und –grün zu berücksichtigen ist, betroffen. In geringfügigem Maße sind auch Teile des Friedhofs Wolbeck im Bereich des Bebauungsplans Nr. 217 betroffen.

Insgesamt werden durch den Ausbau der Eschstraße rund 5.023 qm Fläche in Anspruch genommen, davon beträgt die Neuversiegelung durch den Fahrstreifen, den Geh- und Radweg sowie die Lärmschutzwände rund 1.674 qm.

Tiere

Hinsichtlich der Erdkröten wurde in den 8 Begehungen eine relativ geringe Individuenanzahl (17 Exemplare) kartiert. Davon befanden sich die 4 Exemplare bei Hoffschulte jenseits der im Bau befindlichen Ortsumgehung sowie die 2 Erdkröten an der Pumpstation nicht im unmittelbaren Bereich der Eschstraße. Bei den verbleibenden Erdkröten kann nicht ausgeschlossen werden, dass sie bei ihren Wanderungen zu Laichgewässern die Eschstraße queren. Als Vermeidungsmaßnahme wurde im Gutachten zu den Amphibienvorkommen (Nabu, 2009) die Installation von Leiteinrichtungen empfohlen. Diese Empfehlung wurde geprüft mit folgenden Ergebnissen:

- Vor dem Hintergrund einer relativ geringen Anzahl potenziell betroffener Erdkröten erscheinen technisch aufwändige Leiteinrichtungen mit den entsprechenden Tunnelsystemen als nicht angemessen.
- Seitens der Stadt Münster wird nach Inbetriebnahme der ausgebauten und an die Ortsumgehung angebundenen Eschstraße ein Monitoring zur Feststellung der Betroffenheit von Erdkröten durchgeführt (s. Punkt 7.7).

Streng geschützte Amphibienarten sind von der Planung nicht betroffen.

Für die 5 im Betrachtungsraum auftretenden Fledermausarten entsteht nicht das Risiko baubedingter Individuenverluste, da keine Strukturen durch die Baumaßnahme betroffen sind, die von den Arten als Quartier genutzt werden können. Störungsbedingte Auswirkungen auf den Erhaltungszustand einer lokalen Population oder ein Verlust der ökologischen Funktion einer Lebensstätte im räumlichen Zusammenhang sind nicht zu erwarten. Es werden keine Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 i. V. mit Abs. 5 BNatSchG erfüllt.

Bezüglich der ungefährdeten Vogelarten sind keine artenschutzrechtlich relevanten Auswirkungen bei Beachtung einer Bauzeitenfestlegung für die Baufeldräumung (außerhalb der Zeit vom 01. März bis zum 30. September) zu erwarten. Es werden keine Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 i. V. mit Abs. 5 BNatSchG erfüllt. Dies gilt auch für die planungsrelevanten Arten Kuckuck, Steinkauz und Waldkauz. Für den Feldsperling werden artenschutzrechtlich relevante Verbotstatbestände durch habitatoptimierende Maßnahmen vermieden (Anbringung von Nistkästen). Die Nistkästen werden im Bereich der südlich der Eschstraße gelegenen städtischen Flächen Friedhof und Pumpstation angebracht.

Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung

Im Ausgangszustand besitzen die bewerteten Flächen einen Biotopwert von 20.777 Punkten. Unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Gestaltung wie z.B. der Baumpflanzungen und sonstiger Eingrünungsmaßnahmen etc. verbleibt eine Wertminderung des Eingriffsbereiches um 5.853 Punkte. Der Ausgleich erfolgt im Bereich von insgesamt 4 Ackerrandstreifen beidseitig eines Entwässerungsgrabens östlich des Emmerbachs in Amelsbüren. Diese Flächen mit einer Gesamtgröße von 2.941 qm werden mit lebensraumtypischen Gehölzen bepflanzt zur Ergänzung der am Graben bereits vorhandenen Gehölzstrukturen. Diese Strukturen übernehmen eine wichtige Funktion im Verbundsystem zwischen den Lebensräumen für Tiere und Pflanzen. Es wird eine Flächenaufwertung um 6.352 Biotopwertpunkte erzielt, so dass der Eingriff ausgeglichen wird und ein geringfügiger Überschuss verbleibt.

7.4.3 Boden

Derzeitige Umweltsituation

Die Bodenkarte im Maßstab 1:50.000 weist im Plangebiet und weiter nördlich Graubraunen Plaggenesch als schutzwürdigen Boden (mittlere Kategorie) aufgrund der Archivfunktion der Natur- und Kulturgeschichte aus. Hinweise auf Eschböden finden sich auch in der Namensgebung von Nutzungen in der Deutschen Grundkarte 1:5.000 in der Umgebung („Wolbecker Esch“, „Eschbusch“ und „Eschstraße“).

Im Verlauf des auszubauenden Bereichs der Eschstraße wurden 4 Bohrungen aus dem Jahr 1977 ausgewertet. Die Bohrungen zeigen Bodenprofile mit jeweils 40 cm Oberbodenauflage. Der Oberboden wird von schwach-schluffigem bis schwach-tonigem Feinsand unterlagert. Die Endteufen der Bohrungen liegen zwischen 1,60 m und 2,00 m bzw. 2,50 m. Grundwasser wurde lediglich bei einer Bohrung in einer Tiefe von 2,40 m unter Geländeoberkante erbohrt.

Die Böden im westlichen Bereich des Bebauungsplangebietes werden landwirtschaftlich genutzt. Im östlichen Bereich besteht zwischen der Eschstraße und dem Graben am Wohngebiet ein Grünstreifen. Ansonsten umfasst das Bebauungsplangebiet die vorhandene versiegelte Trasse der Eschstraße.

Innerhalb des Bebauungsplangebietes befinden sich gemäß Umweltkataster Münster keine Altlast-/Verdachtsflächen.

Zu Bodendenkmälern s. Punkt 7.4.7 (Kulturgüter).

Auswirkungen der Planung /Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung

Durch den Ausbau der Eschstraße und den Bau des Geh- und Radweges kommt es zu einer zusätzlichen Bodenversiegelung im Bereich schutzwürdiger Böden mit landwirtschaftlicher Nutzung. Gemäß dem landschaftspflegerischen Fachbeitrag ist die Archivfunktion des Bodens für die Natur- und Kulturgeschichte nicht ausgleichbar, so dass erhebliche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen in diesem Bereich verbleiben. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass im Vorfeld des Straßenausbaus im Hinblick auf mögliche Bodendenkmäler Untersuchungen durchgeführt werden und ggf. erforderliche Maßnahmen aus denkmalpflegerischer Sicht getroffen werden (s. Punkt 7.4.7). Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans Nr. 389 ist der Ausbaustreifen bereits als Verkehrsfläche festgesetzt. Die Bodenversiegelung in Höhe von 1.674 qm wird in der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung (s. Punkt 7.4.2) berücksichtigt.

7.4.4 Wasser

Derzeitige Umweltsituation

Das Bebauungsplangebiet und die Umgebung weisen gemäß Umweltkataster Münster keine Grundwasserschutzfunktion (Wasserschutzgebiet o.ä.) auf. Im Rahmen von Bodenerkundungen entlang der Eschstraße (s. Punkt 7.4.3) wurde in einem Bodenprofil Grundwasser in 2,40 m Tiefe unter Geländeoberkante erbohrt.

Jeweils nördlich und südlich des Bebauungsplangebietes befindet sich ein Kleingewässer, das als Erdkrötenlaichgewässer dient (s. Punkt 7.4.2). Innerhalb des Bebauungsplangebietes befindet sich kein klassifiziertes Still- oder Fließgewässer. Der Graben nördlich der Eschstraße weist eine geringe Wasserführung auf.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung

Still- oder Fließgewässer sind durch die Planung nicht unmittelbar betroffen. Die Fläche des Grabens wird im Bereich der Wohnsiedlung für den gemeinsamen Geh- und Radweg sowie tlw. für die Lärmschutzwand in Anspruch genommen. Das Niederschlagswasser wird in Kanälen im Trennsystem abgeführt. Außerhalb der geschlossenen Wohnbebauung wird nördlich der Eschstraße ein neuer Graben angelegt.

Die Niederschlagswässer werden von der Straße über die belebte Bodenschicht dem Grundwasser zugeführt. Dabei erfolgt eine Reinigung, die der Vermeidung von Schadstoffeinträgen ins Grundwasser dient. Im Rahmen der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung erfolgt eine Berücksichtigung der Bodenversiegelung.

7.4.5 Klima / Luft

Derzeitige Umweltsituation

Das Bebauungsplangebiet und die Umgebung weisen gemäß Umweltkataster Münster keine besondere Klimafunktion auf. Bei den Ackerflächen ist generell von einer mittleren Kaltluftproduktionsfunktion auszugehen.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung

Im Bereich der Neuversiegelungen werden mikroklimatisch Veränderungen auftreten, die jedoch darüber hinaus kaum wahrnehmbar sein dürften. Durch die zusätzliche Versiegelung ist nicht von einer Beeinträchtigung von Klimafunktionen über den mikroklimatischen Bereich hinaus auszugehen.

Die Auswirkungen auf die Luft werden unter dem Punkt 7.4.1 behandelt, da Beeinträchtigungen der Luft in erster Linie auf den Menschen einwirken.

7.4.6 Landschaft / Ortsbild

Derzeitige Umweltsituation

Im gegenwärtigen Zustand verläuft die Eschstraße zwischen dem Ortsrand Wolbecks und dem Wäldchen östlich des Gasthauses Hoffschulte als schmaler Wirtschaftsweg und weiter westlich als „Pättken“ für Radfahrer und Fußgänger bis nach Angelfmodde Dorf. Der Raum wird überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Es handelt sich um eine alte Eschlage mit der typischen Untergliederung der Ackerflur in Längsstreifen, die in der Deutschen Grundkarte 1:5.000 (DGK 5) bzw. Katasterkarte zu erkennen ist. Diese historische Flurform findet sich auch in der Namensgebung von Nutzungen in der Umgebung („Wolbecker Esch“, „Eschbusch“ und „Eschstraße“, s. hierzu auch Punkte 7.4.3 und 7.4.7).

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung

Hinsichtlich des Landschafts- bzw. Ortsbildes werden keine prägenden und hochwertigen Strukturen durch die Planung in Anspruch genommen. Außerhalb des Siedlungsbereiches bleiben die Sichtbeziehungen auf die nördlichen Waldbereiche und die südliche Angel erhalten. Die ausgebaute Eschstraße mit höherem Verkehrsaufkommen ist jedoch im Vergleich mit dem heutigen Wirtschaftswegcharakter in der Landschaft deutlicher wahrzunehmen und störend für die Erholungsnutzung (s. hierzu Punkt 7.4.1). Die landschaftliche Einbindung der ausgebauten Eschstraße erfolgt durch die geplante straßenparallele Baumreihe aus einheimischen Laubbäumen. Der verbleibende Eingriff wird auf insgesamt 4 Ackerrandstreifen beidseitig eines Entwässerungsgrabens östlich des Emmerbachs in Amelsbüren ausgeglichen. Diese Flächen weisen teilweise Gehölzbewuchs auf, der im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen ergänzt wird. Diese Kompensationsmaßnahmen dienen dem Biotopverbund sowie der Gliederung und Aufwertung des Landschaftsbildes (s. auch Punkt 7.4.2).

7.4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Derzeitige Umweltsituation

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind keine Baudenkmäler vorhanden und derzeit keine Bodendenkmäler bekannt. Die auszubauende Straße liegt jedoch mitten in einem Gebiet, in dem Eschböden anstehen. Vom allem südlich der Eschstraße haben sich im Parzellenzuschnitt bis heute historische Flurformen erhalten.

Esche sind alte Anbaufluren, auf denen die Äcker einer Siedlung gruppiert waren. Sie können zum Teil erhebliche Auftragsböden besitzen, die sich durch die seit dem ausgehenden 10. Jahrhundert praktizierte Düngung mit Heideplaggen gebildet haben. Eschfluren sind erfahrungsgemäß im Münsterland archäologisch hochrelevant. In der Regel befinden sich die frühmittelalterlichen Höfe, die den hoch- und spätmittelalterlichen Anlagen am Rand des Eschs vorausgehen, mitten in diesem. Durch den schützenden Bodenauftrag sind sie meist sehr gut erhalten. Gleichfalls befinden sich dort häufig Siedlungsplätze der Eisenzeit.

Eschböden schützen nicht nur darunter liegende historische Siedungsstätten, die den Charakter eines Bodendenkmals gemäß § 2 DSchG besitzen können, sie zeugen auch selbst von der historischen Landnutzung und können deshalb ein Bodendenkmal gemäß § 2 DSchG sein.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung

Inwieweit und in welchem Umfang Bodendenkmäler von den Planungen betroffen sind, kann nur durch eine Voruntersuchung (Prospektion) des zur Bebauung anstehenden Geländes geklärt werden. Die Prospektion muss in Form von Suchschnitten durchgeführt werden. Anzahl, Breite und Lage der Suchschnitte sowie die Ausführung der Erdarbeiten müssen mit der Städtischen Denkmalbehörde und der LWL-Archäologie für Westfalen abgestimmt werden. Nur durch die Suchschnitte kann abschließend beurteilt werden, welche Auswirkungen das Vorhaben auf die Bodendenkmäler und damit das Schutzgut Kultur hat. Mit einer angemessenen archäologischen Begleitung des Vorhabens, die eine Ausgrabung im Vorfeld jedweder Bautätigkeit einschließen kann, können z.B. die negativen Auswirkungen auf die mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit vorhandenen Bodendenkmäler abgemindert werden.

Entsprechende Unterlagen mit den Ergebnissen der Suchschnitte sind vom Antragsteller beizubringen.

In Abstimmung mit der Unteren Denkmalbehörde erfolgen die Untersuchungen zu den Bodendenkmälern im Vorfeld der Bautätigkeiten. Eine vorgeschaltete Untersuchung im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung ist nicht erforderlich.

Den Umgang mit Bodendenkmälern regelt das Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (DSchG). Bodendenkmäler gemäß § 2 Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (DSchG) sind nach § 3 DSchG in die Denkmalliste der Stadt Münster einzutragen. Mit der Eintragung in die Denkmalliste unterliegen sie insbesondere den Bestimmungen der §§ 9 und 12 DSchG, die festlegen, dass jeder Eingriff in ein Bodendenkmal einer Erlaubnis der zuständigen Denkmalbehörde bedarf. Auch außerhalb eines Bodendenkmals können bei Bodeneingriffen archäologische Funde und Befunde auftreten sowie Bodendenkmäler entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist unverzüglich der Stadt oder dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe, LWL-Archäologie für Westfalen, Münster anzuzeigen (§ 15 DSchG). Die Fundstelle ist unverändert zu erhalten (§ 16 DSchG). Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

7.4.8 Wechselwirkungen

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

7.4.9 Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen

Als erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen sind solche Wirkungen zu verstehen, die auch unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich die Umwelt beeinträchtigen.

Das zukünftige Kfz-Verkehrsaufkommen einschließlich LKW führt zu einer Beeinträchtigung der Erholungsqualität für Radfahrer und Fußgänger. Als Vorbelastung ist allerdings die im Bau befindliche Ortsumgehung zu berücksichtigen. Im Bereich des Wohngebietes kommt eine Zerschneidungswirkung durch die Lärmschutzwand hinzu. Zur Verminderung dieser Zerschneidungswirkung sind zwei Fahrbahnübergänge geplant.

Gemäß dem landschaftspflegerischen Fachbeitrag ist die Archivfunktion des Bodens für die Natur- und Kulturgeschichte nicht ausgleichbar, so dass erhebliche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen in diesem Bereich verbleiben. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass im Vorfeld des Straßenausbaus im Hinblick auf mögliche Bodendenkmäler Untersuchungen durchgeführt werden und ggf. erforderliche Maßnahmen aus denkmalpflegerischer Sicht getroffen werden (s. Punkt 7.4.7).

7.5 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)

Im Rahmen der Umweltprüfung ist auch die Prognose des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante) zu betrachten. Die Nullvariante würde im vorliegenden Fall den Verzicht auf die Aufstellung und Realisierung des Bebauungsplans bedeuten. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Voraussetzungen für die Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung sowie ein Teilausbau der vorhandenen Trasse bereits im rechtswirksamen Planfeststellungsbeschluss enthalten sind. Gemäß dem Planfeststellungsbeschluss für die Ortsumgehung Wolbeck sind folgende Voraussetzungen bereits geschaffen:

1. Die Eschstraße wird über einen lichtsignalgeregelten Knotenpunkt an die Ortsumgehung angebunden.
2. Ein 170 m langer Abschnitt der Trasse der Eschstraße von der Ortsumgehung nach Osten wird ausgebaut.

Aufgrund dieser Voraussetzungen bedarf es geeigneter Maßnahmen, um die im Falle der Nullvariante unerwünschten Durchgangsverkehre von der Eschstraße fernzuhalten bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Durchgängigkeit für den landwirtschaftlichen Verkehr sowie für Radfahrer und Fußgänger. Eine geeignete Maßnahme wäre die Errichtung von Schranken

jeweils vor dem Knotenpunkt an der Ortsumgehung, die nur durch Berechtigte (landwirtschaftlicher Verkehr) zu öffnen sind bei gleichzeitiger Durchgängigkeit für Radfahrer und Fußgänger (Ampel mit Anforderung).

Im Falle der Nullvariante entfielen auch die Notwendigkeit für den 170 m langen Ausbau der Eschstraße von der Ortsumgehung nach Osten. Hier könnte der Straßenbaulastträger für die Ortsumgehung (Straßen.NRW) unter den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses bleiben.

Für Wolbeck hätte die Nullvariante zur Konsequenz, dass die Verkehre gemäß der Verkehrsuntersuchung (Stand 07/2010) den Weg über Am Berler Kamp – Hiltruper Straße – Am Steintor wählen und damit den Wolbecker Ortskern belasten würden. Die durch die Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung erwartete Verkehrs- und Lärmentlastung des Straßenzuges Am Steintor – Münsterstraße im Bereich des Wigboldes würde nicht eintreten.

Für die Anwohner an der Eschstraße, für Friedhofsbesucher sowie für die Menschen, die den Landschaftsraum an der Eschstraße als Naherholungsgebiet nutzen, würde sich die Nullvariante durch den nicht auftretenden Durchgangsverkehr positiv auswirken. Die zusätzlichen Lärmbelastungen auf der Eschstraße würden nicht auftreten und Lärmschutzmaßnahmen wären nicht erforderlich. Für den Naturhaushalt und den Landschaftsraum würde sich die entfallende Neuversiegelung der Eschstraße positiv auswirken.

7.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Im Rahmen einer Anregung gemäß § 24 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW, lfd. Nr. 162/2009) wurde vorgeschlagen, die Eschstraße nicht an die Ortsumgehung anzubinden, sondern stattdessen eine Anbindung weiter nördlich über die Straße Wolbecker Windmühle vorzusehen. Bei dem Bereich Wolbecker Windmühle handelt es sich um ein Gewerbegebiet mit entsprechend höheren gebietsbezogenen Lärmimmissionswerten als in einem Wohngebiet.

Dieser Vorschlag wurde nicht weiter verfolgt, da eine möglichst große Verkehrsentslastung des zentralen Bereichs von Wolbeck angestrebt wird. Eine verkehrlich attraktive Alternative zur Münsterstraße soll für den Binnenverkehr von Wolbeck durch zentrumsnahe Zufahrten zur Ortsumgehung geschaffen werden. Diese sind im Norden die Eschstraße und im Süden die Straße Am Angelkamp. Eine Anbindung der Straße Wolbecker Windmühle wurde als nicht geeignet bewertet, um diese Funktionen zu übernehmen.

Die Anbindung der Straße Wolbecker Windmühle ist nicht im Planfeststellungsbeschluss für die Ortsumgehung Wolbeck enthalten.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden verschiedene Varianten des aktiven Lärmschutzes hinsichtlich Lage und Höhe der Lärmschutzwände untersucht. Außerdem wurde die Option passiver Lärmschutzmaßnahmen betrachtet. Im Ergebnis wurde die Variante 3 des aktiven Lärmschutzes als Vorzugsvariante gewählt (s. Punkt 7.4.1 und ausführliche Informationen in der schalltechnischen Untersuchung).

7.7 Überwachung (Monitoring)

Die Gemeinden sind verpflichtet, die erheblichen Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne entstehen, zu überwachen. Sie werden damit in die Lage versetzt, nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und ggf. geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

Im Rahmen der Pflege und Unterhaltung der städtischen Ausgleichsflächen erfolgt eine kontinuierliche Überwachung der Funktionsfähigkeit der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen.

Erhebungen zu den Verkehrszahlen erfolgen im Rahmen der bundesweiten Verkehrszählung im klassifizierten Straßennetz (die nächste im Jahr 2015).

Zur Feststellung, inwieweit Erdkröten von dem Ausbau und der Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung betroffen sind, wird nach Inbetriebnahme der Straße ein Monitoring seitens der Stadt Münster durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Überwachung dienen als Grundlage, um etwaige Gegenmaßnahmen zu treffen.

Sofern sich nach Abschluss des Verfahrens Erkenntnisse über sonstige erhebliche Umweltauswirkungen im Zuge der Durchführung des Bebauungsplanes ergeben, sind die zuständigen Behörden verpflichtet, die Stadt entsprechend zu unterrichten (§ 4 Abs. 3 BauGB).

7.8 Zusammenfassung

Mit dem Bebauungsplan Nr. 533 „Wolbeck – Eschstraße zwischen Silberbrink und Ortsumgehung“ werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau und die Anbindung der Eschstraße an den planfestgestellten Bereich der Ortsumgehung Münster-Wolbeck (L 585n) geschaffen.

Die Eschstraße hat im gegenwärtigen Zustand im ausgebauten Bereich zwischen Münsterstraße und Silberbrink ein Verkehrsaufkommen von ca. 1.900 Kfz/24h und zwischen den Straßen Silberbrink und Goldbrink 400 Kfz/24h. Im Abschnitt westlich Goldbrink hat die Eschstraße mit 200 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden ein lediglich geringes Verkehrsaufkommen.

Der Ausbau der Eschstraße und Anbindung an die Ortsumgehung ist mit einer deutlichen Zunahme der Verkehrs- und Lärmbelastung gegenüber dem Ist-Zustand verbunden. In der Verkehrsuntersuchung (2010) wurden als Prognoseverkehrsmengen für den Abschnitt der Eschstraße zwischen der Westumgehung und dem Goldbrink 4.400 Kfz/24 h ermittelt und im Abschnitt Goldbrink bis zum Silberbrink 3.900 Kfz/24 h. Für den Abschnitt zwischen Silberbrink und Münsterstraße werden 3.100 Kfz/24 h prognostiziert.

Im Rahmen der Variantenuntersuchung zum Lärmschutz wurde die Variante 3 aus städtebaulichen, verkehrstechnischen und finanziellen Gründen bevorzugt. Durch die Schallschutzmaßnahmen der Vorzugsvariante werden bei allen Wohngebäuden mit Anspruchsvoraussetzung die Grenzwerte nach 16. BImSchV eingehalten. In den Obergeschossen verbleiben an 11 Gebäuden Überschreitungen von Grenzwerten nach 16. BImSchV, die aber auch im ungünstigsten Fall nicht mehr als 2 dB(A) betragen. An den Fassaden mit verbleibenden Überschreitungen sind passive Schallschutzmaßnahmen zu prüfen.

Im Hinblick auf die Orientierungswerte der DIN 18005, Beiblatt 1, die flankierend herangezogen wurden, werden die Orientierungswerte lediglich an zwei Aufpunkten um nicht mehr als 5 dB(A) überschritten. Im ungünstigsten Fall sind demnach passive Schallschutzmaßnahmen, die dem Lärmpegelbereich 3 nach DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ entsprechen, erforderlich.

Der Verkehr innerhalb des Stadtteils Wolbeck wird nach der Prognose auf der Straße Am Berler Kamp um 25%, auf der Hiltruper Straße um 50 % und auf der Münsterstraße um 50 bis 65% abnehmen. Die Verkehrsentlastung an den stark verkehrslärmbelasteten Gebäuden an der Münsterstraße nördlich der Hofstraße führt dort zur rechnerischen Lärmentlastung von ca. 4 dB(A). Pegeländerungen von 1 dB(A) sind gerade wahrnehmbar und Pegeländerungen von über 3 dB(A) gut hörbar.

Die ruhige, landschaftsbezogene Erholung im Landschaftsraum wird entlang der Eschstraße nicht mehr in der heutigen Form möglich, sondern durch Verkehr und Lärm beeinträchtigt sein. Im Bereich des Wohngebietes werden Erholungssuchende auf dem Geh- und Radweg durch die Lärmschutzwand weitgehend vor Immissionen geschützt, durch die straßenparallele Wand

wird jedoch eine Zerschneidungswirkung auftreten. Allerdings wird die Erholungsfunktion bereits durch die planfestgestellte und im Bau befindliche Ortsumgehung beeinträchtigt.

Die Erfassungen von Tierarten im Bereich der Trasse und der Umgebung führte zu dem Ergebnis, dass im Umfeld der Trasse planungsrelevante Fledermaus- und Vogelarten vorkommen sowie als Vertreter der Amphibien die Erdkröte als verbreitete Art. Hinsichtlich der Fledermäuse treten durch Realisierung der Planung keine Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 i. V. mit Abs. 5 BNatSchG ein. Dies gilt auch für die Vogelarten unter der Voraussetzung der von Bauzeitenfestlegungen für die Baufeldräumung sowie des Anbringens von Nistkästen für den Feldsperling. Hinsichtlich des Vorkommens von Erdkröten wird ein Monitoring nach Inbetriebnahme der Straße durchgeführt.

Durch die Neuversiegelung von Flächen im Zuge des Ausbaus der Eschstraße ergeben sich Eingriffe in die Schutzgüter von Natur und Landschaft. Unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung und zur landschaftlichen Einbindung (Pflanzung einer Baumreihe entlang der Eschstraße) verbleibt eine Wertminderung des Eingriffsbereiches. Der Ausgleich erfolgt im Bereich von insgesamt 4 Ackerrandstreifen beidseitig eines Entwässerungsgrabens östlich des Emmerbachs in Amelsbüren. Für den Boden verbleiben gemäß dem Landschaftspflegerischen Begleitplan erhebliche Auswirkungen aufgrund der Archivfunktion für die Natur- und Kulturgeschichte. Zur Feststellung, ob sich innerhalb der Eschfluren Bodendenkmäler befinden, erfolgen vor den Baumaßnahmen Prospektionen des Geländes.

Für Wolbeck hätte die Nullvariante zur Konsequenz, dass die Verkehre gemäß der Verkehrsuntersuchung (Stand 07/2010) den Weg über Am Berler Kamp – Hiltruper Straße – Am Steintor wählen und damit den Wolbecker Ortskern belasten würden. Die durch die Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung erwartete Verkehrs- und Lärmentlastung des Straßenzuges Am Steintor – Münsterstraße im Bereich des Wigboldes würde nicht eintreten.

Für die Anwohner an der Eschstraße, für Friedhofsbesucher sowie für die Menschen, die den Landschaftsraum an der Eschstraße als Naherholungsgebiet nutzen, würde sich die Nullvariante durch den nicht auftretenden Durchgangsverkehr positiv auswirken. Die zusätzlichen Lärmbelastungen auf der Eschstraße würden nicht auftreten und Lärmschutzmaßnahmen wären nicht erforderlich. Für den Naturhaushalt und den Landschaftsraum würde sich die entfallende Neuversiegelung positiv auswirken.

Als Planungsalternative wurde untersucht, ob eine Anbindung der Ortsumgehung über die Straße Wolbecker Windmühle statt über die Eschstraße erfolgen könnte. Diese alternative Anbindung wurde als nicht geeignet bewertet, da eine möglichst große Verkehrsentlastung des zentralen Bereichs von Wolbeck angestrebt wird. Eine verkehrlich attraktive Alternative zur Münsterstraße soll für den Binnenverkehr von Wolbeck durch zentrumsnahe Zufahrten zur Ortsumgehung geschaffen werden. Diese sind im Norden die Eschstraße und im Süden die Straße Am Angelkamp.

Des Weiteren wurden Alternativen im Hinblick auf den Lärmschutz betrachtet (Varianten des aktiven Lärmschutzes und passiver Lärmschutz).

Im Rahmen der Pflege und Unterhaltung der städtischen Ausgleichsflächen erfolgt eine kontinuierliche Überwachung der Funktionsfähigkeit der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen.

Ein Monitoring der Verkehrszahlen erfolgt im Rahmen der bundesweiten Verkehrszählung im klassifizierten Straßennetz.

8. Gesamtabwägung

Verzicht auf eine Anbindung der Eschstraße / Anbindung Wolbecker Windmühle

Planungsziel ist, eine möglichst große Verkehrsentslastung des Straßenzuges Am Steintor - Münsterstraße im zentralen Bereich von Wolbeck, des Wigbold, zu erreichen. Dieses Ziel kann nur durch zentrumsnahe Zufahrten zur Ortsumgehung geschaffen werden. Dieses sind im Norden die Eschstraße und im Süden die Straße Am Angelkamp.

Der Verkehrswert einer Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung wird durch die Verkehrsuntersuchung Wolbeck, Stand 7/2010 erneut belegt. Im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung durchgeführte Routenverfolgungen haben ergeben, dass über die Eschstraße hauptsächlich Verkehre in der Beziehung Am Angelkamp - Ortsumgehung - Eschstraße - Am Borgarten und Gegenrichtung abgewickelt werden. Bei einem Verzicht der Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung würden die o. g. Verkehre den kürzeren Weg über Am Berler Kamp - Hiltruper Straße – Am Steintor wählen und damit zusätzlich den Wolbecker Ortskern belasten. Insbesondere auf der Münsterstraße und der Hiltruper Straße würde die Entlastungswirkung der Ortsumgehung deutlich geringer ausfallen, als mit einer Anbindung der Eschstraße. Auf der Straße Am Berler Kamp wäre ohne Anbindung der Eschstraße annähernd eine Belastungsverdoppelung gegenüber heute zu erwarten.

Die Anbindung der Straße Wolbecker Windmühle stellt für die o. g. Verkehrsbeziehung ebenfalls keine Alternative dar. Der gewünschte Entlastungseffekt im zentralen Bereich Wolbecks würde sich nicht einstellen (s. Tabelle 1 der Begründung).

Schulwegsicherung

Die beiden Wege westlich und östlich des Friedhofs sind zwei wichtige Schulwegverbindungen für Kinder aus dem Bereich nördlich der Eschstraße. Damit auch künftig die stärker befahrene Eschstraße gefahrlos gequert werden kann, wird westlich des Friedhofs eine Mittelinsel als Querungshilfe vorgesehen. An der Wegeverbindung östlich des Friedhofs kann aufgrund der beengten Verhältnisse keine Mittelinsel als Querungshilfe vorgesehen werden. Aus diesem Grunde ist hier zur sicheren Querung der Eschstraße von Fußgängern und Radfahrern die Anlage einer Bedarfsampel geplant. Mit diesen Maßnahmen kann der Schülerverkehr zwischen dem Wohnbereich nördlich der Eschstraße und dem Schulzentrum Sicher abgewickelt werden.

Straßenquerschnitt

An der geplanten Lichtsignalanlage in Höhe der Einmündung Silberbrink findet auch der Wechsel von beidseitigen getrennten Geh- und Radwegen auf den einseitigen gemeinsamen geh- und Radweg auf der Nordseite der Eschstraße statt. Die Anlage von beidseitigen Geh- und Radwegen bis zum Weg zum Recyclinghof wäre zwar wünschenswert, lässt sich aber aufgrund der beengten Verhältnisse zwischen dem Friedhof im Süden und dem Wohngebiet Tönne-Vormann-Weg im Norden nicht verwirklichen. Dadurch bedingt muss der Einmündungsbereich Goldbrink / Eschstraße von Radfahrern in beiden Richtungen befahren werden. Dies ist jedoch mit den Belangen der Verkehrssicherheit vereinbar, da der Einmündungsbereich ausschließlich von Bewohnern des Wohngebietes befahren wird, die mit den örtlichen Verhältnissen vertraut sind.

Parkplatzsituation am Friedhof

Derzeit werden bei größeren Beisetzungen Fahrzeuge von Trauergästen in der Eschstraße abgestellt. Diese Möglichkeit des Parkens entfällt mit dem Ausbau der Eschstraße. Als Ersatz werden außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Parkmöglichkeiten westlich des Friedhofs am Weg zum Recyclinghof geschaffen.

9. Flächenbilanz

Plangebietsgröße	1,2 ha	100%
Verkehrsfläche (davon Verkehrsgrün 0,5 ha)	1,2 ha	100%

Tabelle 3: Flächenbilanz

10. Durchführungsmaßnahmen

Zur Verwirklichung des Bebauungsplanes sind als Maßnahmen 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, 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 und sozialer Hinsicht sind jedoch nicht ersichtlich. Ein Sozialplan ist daher nicht erforderlich.

Der Ausbau soll auf der Grundlage des Bebauungsplanes erfolgen. Ein Ausbau in Teilabschnitten bleibt vorbehalten.

Diese Begründung dient gemäß § 9 (8) Baugesetzbuch als Anlage zu dem durch den Rat der Stadt Münster am _____ als Satzung beschlossenen Bebauungsplan Nr. 533: Wolbeck – Eschstraße (zwischen Silberbrink und Ortsumgehung).

Münster, den _____

Lewe
Oberbürgermeister