

Stellungnahmen zur ersten Offenlegung

zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 533: Wolbeck – Eschstraße (zwischen Silberbrink und Ortsumgehung)

Inhalt	Seite
1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	1
1.1 Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen (IHK)	1
1.2 Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH	1
1.3 LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Münster	2
1.4 Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen	2
1.5 Handwerkskammer Münster	2
1.6 Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Münsterland	2
2 Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern	2
2.1 Stellungnahmen zum Themenkomplex Verkehrsprognose / Verkehrsentwicklung	2
2.2 Stellungnahmen zum Themenkomplex Finanzen	14
2.3 Stellungnahmen zum Themenkomplex Umweltschutz / Erholung	15
2.4 Stellungnahmen zum Themenkomplex Friedhof	19
2.5 Stellungnahmen zum Themenkomplex Verkehrssicherheit	22
2.6 Stellungnahmen zum Themenkomplex Verkehrsregelung	26
2.7 Stellungnahmen zum Themenkomplex Lärmschutz	27
2.8 Stellungnahmen zum Themenkomplex Bebauungsplaninhalt	29
2.9 Stellungnahmen zum Themenkomplex Bebauungsplanverfahren	34

Während der öffentlichen Auslegung des Entwurfs des Bebauungsplans Nr. 533 wurden 186 Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern, davon eine Sammeleingabe des Vereins „Rettet-den-Esch e.V.“ mit 1216 Unterschriften sowie 6 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange eingereicht. Diese enthalten folgende Anregungen:

1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

1.1 Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen (IHK)

- 1.1.1** Die IHK teilt mit, dass gegen den Bebauungsplan Nr. 533 weder Bedenken noch Anregungen vorgebracht werden.

Eine Stellungnahme und ein Beschluss erübrigen sich.

1.2 Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

- 1.2.1** Die Deutsche Telekom Netzproduktion teilt mit, dass sich im Planbereich Telekommunikationslinien der Telekom befinden und diese von der Straßenbaumaßnahme berührt werden. Infolgedessen müssen die Telekommunikationslinien gesichert, verändert und verlegt werden. Aussagen zu Ort und Umfang erforderlich werdender Anpassungsmaßnahmen können erst nach Vorlage detaillierter Straßenbaupläne getroffen werden. Zur Berücksichtigung zukünftiger Bedarfe im Telekommunikationsnetz bittet die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, im Ausbaubereich zwischen Goldbrink und Silberbrink die Mitlegung eines Kabelkanalrohres KKR 110 zu berücksichtigen. Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger bittet die Deutsche Telekom

Netzproduktion GmbH, dass ihr der Beginn der Baumaßnahmen so früh wie möglich, mindestens 3 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Gegen die vorgebrachten Anregungen bestehen seitens der Verwaltung keine Bedenken.

Beschlussvorschlag:

Den Anregungen, beim Ausbau der Eschstraße im Abschnitt zwischen Goldbrink und Silberbrink ein Kabelkanalrohr zu berücksichtigen und den Beginn der Baumaßnahme mindestens 3 Monate vor Beginn anzuzeigen, wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.2.1)

1.3 LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Münster

- 1.3.1** Die LWL-Archäologie für Westfalen teilt mit, dass in den Bebauungsplan ein Hinweis betreffend archäologischer Bodenfunde aufgenommen wurde und daher keine Bedenken gegen die Planung bestehen.

Eine Stellungnahme und ein Beschluss erübrigen sich.

1.4 Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen

- 1.4.1** Die Landwirtschaftskammer teilt mit, dass gegen die Planung keine Bedenken vorgebracht werden.

Eine Stellungnahme und ein Beschluss erübrigen sich.

1.5 Handwerkskammer Münster

- 1.5.1** Die Handwerkskammer teilt mit, dass zum Bebauungsplanentwurf keine Anregungen vorgetragen werden.

Eine Stellungnahme und ein Beschluss erübrigen sich.

1.6 Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Münsterland

- 1.6.1** Der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Münsterland teilt mit, dass zum Bebauungsplan keine Anregungen und Bedenken vorgetragen werden.

Eine Stellungnahme und ein Beschluss erübrigen sich.

2 Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern

2.1 Stellungnahmen zum Themenkomplex Verkehrsprognose / Verkehrsentwicklung

- 2.1.1** Nach Ansicht des Vereins Rettet-den-Esch e.V. mangelt es an einer sachgerechten Verkehrsprognose. Im Rahmen der Offenlegung des Bebauungsplans wurde lediglich ein Ergebnisbericht vorgelegt. Dieser erfüllt nach Ansicht der Eingebener nicht die

Anforderungen an ein sachgerechtes Verkehrsgutachten, da die Ermittlung der Ergebnisse des Ergebnisberichtes nicht nachvollzogen werden können.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Rahmen des Gesamtverkehrsplans GVP 1986 hat die Stadt Münster vor ca. 25 Jahren ein Verkehrssimulationsmodell angeschafft und seitdem weiterentwickelt und gepflegt. Mit Hilfe dieses Verkehrsmodells werden die notwendigen Verkehrsuntersuchungen und Verkehrsprognosen erarbeitet.

Damit die Ergebnisse immer auf einem aktuellen Stand sind und den anerkannten Regeln der Technik entsprechen, werden die Eingangsdaten ständig aktualisiert und überprüft. Zu den wesentlichen Eingangsgrößen gehören:

- Die Strukturdaten der Stadt Münster, differenziert nach 174 innerstädtischen Verkehrszellen und 47 Umlandzellen. Für den Prognosehorizont 2025 wurden die Strukturdaten differenziert nach Einwohnern, Erwerbstätigen, Arbeitsplätzen, tertiären Arbeitsplätzen, Schülern, Studenten, Schulplätzen und Studienplätzen berechnet und in das Verkehrsmodell eingefügt. Diese sogenannten „GVP-Strukturdaten“ wurden speziell für das Verkehrsmodell ausgearbeitet, basieren auf der allgemeinen Bevölkerungsprognose der Stadt Münster, jedoch mit einem erweiterten Prognosehorizont.
- Das Verkehrsverhalten der Münsteraner, das mittlerweile zum fünften Mal seit 1982 mit Hilfe von Haushaltsbefragungen ermittelt wurde.
- Das komplette Straßennetz der Stadt Münster, das komplette ÖV-Netz der Stadt Münster und des Umlandes sowie auch das komplette Radwegenetz sind Bestandteil des Verkehrsmodells.
- Darüber hinaus werden jährlich die Verkehrsbelastungen in Teilen des Hauptverkehrsstraßennetzes durch Vorortzählungen erfasst und mit dem Verkehrssimulationsergebnissen abgeglichen. Im Rhythmus von fünf Jahren werden hierdurch die vorhandenen Verkehrsbelastungen im gesamten Hauptverkehrsstraßennetz einschließlich zahlreicher untergeordneter Straßen erfasst.

Dieser hohe Aufwand garantiert, dass auch kleinräumig erstellte Verkehrsuntersuchungen aktuell und belastbar sind und den Regeln der Technik entsprechen.

Aufbauend auf den gesamtstädtischen Verkehrsanalysen werden auch die Verkehrsprognosen mit dem Verkehrsmodell der Stadt Münster ausgearbeitet. Planerisch bildet der Flächennutzungsplan der Stadt Münster den Rahmen für die Prognoseberechnungen. Darüber hinaus werden je nach Frage-/ Aufgabenstellung Detailplanungen berücksichtigt, um auch kleinräumige Verkehrsprognosen differenziert abbilden zu können.

Die vorliegenden Analyse- und Prognoseberechnungen sind fachlich und sachlich einwandfrei und stützen die Entscheidung, die Eschstraße an die Umgehung Wolbeck anzubinden. Diese Entscheidung basiert jedoch nicht ausschließlich auf den Ergebnissen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung, sondern ist das Ergebnis eines Jahrzehnte langen Planungsprozesses. In dieser Zeit wurde die Verkehrssituation in Wolbeck regelmäßig analysiert und bewertet und immer mit dem Ergebnis, dass eine sozial- und stadtverträgliche Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Kfz-Verkehr nur im

Netzzusammenhang mit der Anbindung der Eschstraße an die Umgehungsstraße erreicht werden kann.

Darüber hinaus haben die Erfahrungen der letzten 20 Jahre gezeigt, dass ein „einfacher“ Ergebnisbericht bürgerfreundlicher und allgemein verständlicher ist, als die Ergebnisse in ein komplexes nur für Fachleute verständliches Verkehrsgutachten zu verpacken. Für offene und vertiefende Fragen zu den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung stehen die Mitarbeiter der Stadtverwaltung täglich von Montags bis Freitags zur Verfügung.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, dass keine sachgerechte Verkehrsprognose vorliege, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.1)

- 2.1.2** Der Verein Rettet-den-Esch e.V. ist der Auffassung, dass die Tagesbelastung der Eschstraße in der Analyse nicht sachgerecht ermittelt wurde.

Als Begründung hierfür wird angeführt, dass die DTV-Analysewerte auf einer Hochrechnung von Spitzenstundenzählungen basieren. Im Regelfall werde zur Ermittlung des Tageswertes das Aufkommen der Spitzenstunde mit Faktoren zwischen 10 und 12 multipliziert, in Abhängigkeit vom Charakter der Straße. Im Fall der Verkehrsuntersuchung Wolbeck schwankt der Faktor zwischen 9,75 (Steintor südlich Markt) und 12,25 (Hofstraße). Bei der Eschstraße wurde ein Faktor von 17,45 angesetzt. Mit einem Faktor 9 bzw. 11 wären im Analysefall 1200 statt 1900 Fahrten zu veranschlagen gewesen. Das Analyseverkehrsaufkommen sei von entscheidender Bedeutung für die anschließenden Variantenvergleiche.

Stellungnahme der Verwaltung:

Täglich werden im Stadtgebiet von Münster 1,4 Millionen Wege und Fahrten von Münsteranern und Pendlern zurück gelegt. Das Verkehrsmodell bildet so realitätsnah wie möglich dieses Verkehrsaufkommen ab und zwar differenziert nach Verkehrsarten (Fuß, Rad, Kfz, ÖPNV), Reisezwecken und Zielen im gesamten Stadtgebiet und dem angrenzenden Umland. Obwohl dieses Verkehrsmodell seit über 25 Jahren gepflegt, weiterentwickelt und immer wieder an die veränderten Verkehrssituationen angepasst wurde, bleibt es ein Rechenmodell. Das Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist sehr flexibel und unterliegt Einflüssen (z.B. Wetter) die nicht berechenbar sind und sich täglich ändern können. Allein aus diesem Grund dürfen ausschließlich die Größenordnungen bei den Ergebnissen einer Verkehrssimulation betrachtet werden. Im vorliegenden Fall bedeutet dies z. B. wenn in der Analyse 200 Fahrten, in der Prognose 400 Fahrten und im Planfall 300 Fahrten ausgewiesen werden, handelt es sich immer um die gleiche Größenordnung und es sind keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten. Dies gilt auch für die Analyse. Wenn im Verkehrsmodell für die Eschstraße ein Wert von 1.900 Kfz/Tag ausgewiesen wird, der Spitzenstundenanteil hochgerechnet mit einem gemittelten Faktor einen Wert von 1.200 Kfz/Tag ergibt, ist dies nicht falsch. Sondern auch hier handelt es sich um die gleiche Größenordnung.

Durch die Anwendung von Eichparametern ist es möglich, jeden einzelnen Wert der Verkehrserhebungen bei der Simulation der Analyse zu erreichen. Dies ist jedoch nicht sachgerecht. Hierdurch würden die vorhandenen Verkehrsbelastungen für die einzelnen Streckenabschnitte festgeschrieben. Prognoseberechnungen und Planfälle würden dann kaum noch sinnvoll sein, weil Veränderungen nicht mehr möglich wären.

Es ist wichtiger, dass sich das Verkehrsaufkommen im Straßennetz frei verteilen kann, als die sehr genaue Wiedergabe einzelner Verkehrserhebungen. Denn auch die Verkehrserhebungen bilden nur eine kurze Momentaufnahme des Verkehrsaufkommens. Die Erfahrungen aus den letzten Jahrzehnten haben gezeigt, dass das Verkehrsaufkommen von einem auf den anderen Tag um bis zu 20 % schwanken kann. Dementsprechend sind auch hochgerechnete Stundenwerte zu bewerten.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, die Tagesbelastung für die Eschstraße sei nicht sachgerecht ermittelt worden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.2)

- 2.1.3** Der Verein Rettet-den-Esch e.V. stellt die Plausibilität der Verkehrsstärke des Verkehrsstroms Eschstraße – Umgehungsstraße Nord im Planfall „Anbindung der Eschstraße“ infrage.

Als Begründung wird angeführt, dass nach der Verkehrsuntersuchung 950 Fahrten auf der ausgebauten Eschstraße über den nördlichen Zweig der Umgehungsstraße abgewickelt werden. Dies sei nicht plausibel, da alle relevanten Quellen und Ziele, mit Ausnahme des Recyclinghofes schneller und kürzer über die Münsterstraße erreichbar sind.

Stellungnahme der Verwaltung:

Kürzere Wege sind nicht automatisch mit schnelleren Wegen gleichzusetzen. Die geplante Umgehungsstraße ist anbaufrei und garantiert ein Fahren ohne Störungen. Die Münsterstraße dagegen ist stark angebaut. Hier wird der Verkehrsfluss ständig durch querende, einfahrende und parkende Fahrzeuge gestört. Dies ist für viele Verkehrsteilnehmer Grund genug die störungsfreie Route über die Umgehungsstraße zu wählen, auch wenn sie länger ist. Rein rechnerisch ist die Route aber zeitlich in einigen Fällen schneller. Denn das Verkehrsmodell berücksichtigt entsprechende Störungen des Verkehrsflusses.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, die Stärke des Verkehrsstroms Eschstraße – Umgehungsstraße Nord sei nicht plausibel, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.3)

- 2.1.4** Der Verein Rettet-den-Esch e.V. bezweifelt die Höhe der Verkehrsbelastungen auf den einzelnen Abschnitten der Eschstraße im Planfall „Anbindung der Eschstraße“.

Es wird hinterfragt, ob für den Belastungssprung von 100 Kfz/24h westlich und östlich der Zufahrt zum Recyclinghof ein Dienstagnachmittag angenommen wurde oder ob es sich um einen Tagesdurchschnitt handelt. Der Belastungssprung am Knotenpunkt Eschstraße/ Tönne-Vormann-Weg sei nicht plausibel. Die Eingebener gehen davon aus, dass der Ziel- und Quellverkehr aus dem Bereich Tönne-Vormann-Weg in Richtung Westen um 400 Kfz/24h höher sei, als in Richtung Osten. Aktuell betrage die Höhe des Ziel- und Quellverkehrs nur 200 Kfz/24h.

Stellungnahme der Verwaltung:

Bei den dargestellten Verkehrsbelastungen handelt es sich um das Durchschnittliche Tägliche Verkehrsaufkommen an einem Werktag (DTVw). Das Verkehrsmodell berücksichtigt nicht einzelne Adressen wie den Recyclinghof. Insgesamt werden in der Stadt Münster über 500.000 Kfz-Fahrten/Tag auf 174 Stadtzellen und 47 Umlandzellen verteilt. Das Verkehrsaufkommen einer Verkehrszelle wird dann prozentual an die Straßen der Verkehrszelle angebunden. Wolbeck ist insgesamt auf vier Verkehrszellen aufgeteilt. Der Quell- Ziel- und Binnenverkehr der Wolbecker liegt bei ca. 21.000 Kfz/24h. Mit dem Verkehrsmodell kann das Verkehrsaufkommen nur in Größenordnungen simuliert und dargestellt werden. Belastungssprünge von 100 Kfz/24h sind systembedingt nicht vermeidbar, ändern aber auch nichts an dem Gesamtergebnis. Gleiches gilt für die aufgeführte Verteilung der Verkehrsströme.

Beschlussvorschlag:

Dem Zweifel an der Höhe der Verkehrsbelastungen auf den einzelnen Abschnitten der Eschstraße im Planfall „Anbindung der Eschstraße“ wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.4)

- 2.1.5** Der Verein Rettet-den-Esch e.V. ist der Ansicht, dass die Stärke des Verkehrsstroms Telgter Straße – Am Borggarten – Eschstraße – Umgehungsstraße nicht richtig ermittelt wurde.

Begründet wird diese Ansicht damit, dass unabhängig von der Anbindung der Eschstraße die Telgter Straße mit 3.400 Kfz/24h belastet ist. Es wird die Auffassung vertreten, dass mit der Anbindung der Eschstraße eine neue Verbindung für den überörtlichen Verkehr in der Fahrbeziehung Telgte/Everswinkel – Gremmendorf/Hiltrup geschaffen wird. Für diese Fahrbeziehung ist der Weg über Telgter Straße – Am Borggarten – Eschstraße kürzer, als über Freckenhorster Straße – Münsterstraße – Umgehungsstraße. Daher muss davon ausgegangen werden, dass bei einer Anbindung der Eschstraße die Telgter Straße stärker belastet wird und über diese Strecke zusätzlicher, unerwünschter Verkehr in den Ort geholt wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Für die Berechnungen der Verkehrsbelastungen werden sowohl die Kfz-Fahrten der Münsteraner als auch die Umlandverkehre berücksichtigt. Nach den vorliegenden Berechnungen werden keine nennenswerten überregionalen Verkehrsströme über die genannte Achse durch Wolbeck geführt. Dieses Ergebnis ist nachvollziehbar und plausibel, denn es gibt auch keine bedeutende Relation, die entsprechende überregionale Verkehrsströme erzeugen könnte. Sicherlich wird es vereinzelte Kfz-Fahrten aus dem Raum Telgte/Warendorf in den Süden Stadt Münster geben, die über die Eschstraße fahren. Diese vereinzelten Fahrten sind rechnerisch aber nicht nachweisbar. Der überregionale Verkehr wird weiterhin das entsprechend gut ausgebaut überregionale Straßennetz nutzen, um aus Ostwestfalen den Süden der Stadt Münster zu erreichen.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, die Stärke des Verkehrsstroms Telgter Straße – Am Borggarten – Eschstraße – Umgehungsstraße sei nicht richtig ermittelt worden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.5)

- 2.1.6** Der Verein Rettet-den-Esch e.V. vertritt die Auffassung, die Höhe der Verkehrsbelastung auf der Straße Am Steintor südlich der Hiltruper Straße im Planfall „Keine Anbindung der Eschstraße“ sei nicht richtig ermittelt worden.

Begründet wird diese Auffassung mit den in der Verkehrsuntersuchung dargestellten Verkehrsbelastungen in den verschiedenen Planfällen. Mit Anbindung Eschstraße 2000 Kfz/24h, ohne Anbindung 1600 Kfz/24h, mit Anbindung Wolbecker Windmühle 2500 Kfz/24h. Das bedeutet nach Auffassung der Eingebener, dass bei zusätzlichen Anbindungen an die Umgehungsstraße nördlich der Angel Verkehr aus dem Wohngebiet Juffernkamp oder sogar Fernverkehr in den Ortskern hinein gezogen wird und nicht wie gewünscht, über die Umgehungsstraße abgewickelt wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verkehrsbelastungen für die Straßenabschnitte im Untersuchungsgebiet Wolbeck werden immer im Netzzusammenhang berechnet. Der Planfall „Keine Anbindung der Eschstraße“ wurde aus dem Planfall „Mit Anbindung der Eschstraße“ entwickelt, indem ausschließlich die Anbindung der Eschstraße aus dem Netz herausgenommen wurde. Die unveränderte Prognosematrix, die alle Fahrbeziehungen beinhaltet, wurde auf das veränderte Straßennetz (ohne die Anbindung der Eschstraße) umgelegt. Das veränderte Straßennetz führt dazu, dass alle Verkehrsströme neu berechnet werden. Dies kann durchaus dazu führen, dass einzelne Routen durch die Ortsmitte wieder attraktiver sind als über die Umgehungsstraße. Hierdurch erklären sich auch die unterschiedlichen Belastungen, auf der oben genannten Straße. Entscheidend ist, dass nur mit der Anbindung der Eschstraße an die Umgehungsstraße die Ortsmitte ausreichend entlastet werden kann.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, die Höhe der Verkehrsbelastung auf der Straße Am Steintor südlich der Hiltruper Straße im Planfall „Keine Anbindung der Eschstraße“ sei nicht richtig ermittelt worden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.6)

- 2.1.7** Der Verein Rettet-den-Esch e.V. bezweifelt die Richtigkeit der ermittelten Verkehrsstärke für die Zumbuschstraße im Planfall „Keine Anbindung der Eschstraße“.

Begründet wird diese Auffassung u. a. mit den in der Verkehrsuntersuchung dargestellten Verkehrsbelastungen in den verschiedenen Planfällen. Mit Anbindung Eschstraße 1700 Kfz/24h (statt heute 1300 Kfz/24h) und ohne Anbindung 2300 Kfz/24h. Die Differenz von 600 Kfz/24h sei nicht plausibel, da die Zumbuschstraße als Alternativroute nach Albersloh von untergeordneter Bedeutung ist und sie keine Anbindung an die Umgehungsstraße erhält.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verkehrsbelastungen für die Straßenabschnitte im Untersuchungsgebiet Wolbeck werden immer im Netzzusammenhang berechnet. Der Planfall „Keine Anbindung der Eschstraße“ wurde aus dem Planfall „Mit Anbindung der Eschstraße“ entwickelt, indem ausschließlich die Anbindung der Eschstraße aus dem Netz herausgenommen wurde. Die unveränderte Prognosematrix, die alle Fahrbeziehungen beinhaltet, wurde auf das veränderte Straßennetz (ohne die Anbindung der Eschstraße) umgelegt. Das veränderte Straßennetz führt dazu, dass alle Verkehrsströme neu berechnet werden.

Es ist falsch, die veränderten Verkehrsbelastungen auf einzelnen Streckenabschnitten isoliert zu betrachten. Die Entwicklung der Verkehrsbelastungen muss immer im Netzzusammenhang gesehen werden. Auch wenn die Zumbuschstraße nicht an die Umgehungsstraße angebunden ist, verändern sich die Verkehrsbelastungen, wenn das angrenzende Straßennetz verändert wird. Es ist fachlich durchaus nachvollziehbar, dass sich die Verkehrsbelastungen auf der Zumbuschstraße erhöhen, wenn die Eschstraße nicht an die Umgehungsstraße angebunden wird. Offensichtlich gibt es aus dem benachbarten Umland Fahrbeziehung, die ohne die Anbindung der Eschstraße an die Umgehungsstraße bevorzugt die Route über die Zumbuschstraße wählen. Dies ist absolut plausibel.

Beschlussvorschlag:

Dem Zweifel an der Richtigkeit der ermittelten Verkehrsstärke für die Zumbuschstraße im Planfall „Keine Anbindung der Eschstraße“ wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.7)

- 2.1.8** Der Verein Rettet-den-Esch e.V. ist der Ansicht, dass die Höhe der Verkehrsbelastung auf der Straße Am Berler Kamp im Planfall „Keine Anbindung der Eschstraße“ nicht richtig ermittelt wurde.

Es sei auffällig, dass im Planfall „Keine Anbindung der Eschstraße“ die Straße Am Berler Kamp mit 8000 Kfz/24h mehr als doppelt so hoch belastet wird als mit Anbindung der Eschstraße (3100 Kfz/24h). Da in diesem Planfall nur 1.900 Kfz/24h aus Wolbeck Nord zusätzlich in den Ortskern fahren, sei die Belastung nicht plausibel.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verkehrsbelastungen für die Straßenabschnitte im Untersuchungsgebiet Wolbeck werden immer im Netzzusammenhang berechnet. Der Planfall „Keine Anbindung der Eschstraße“ wurde aus dem Planfall „Mit Anbindung der Eschstraße“ entwickelt, indem ausschließlich die Anbindung der Eschstraße aus dem Netz herausgenommen wurde. Die unveränderte Prognosematrix, die alle Fahrbeziehungen beinhaltet, wurde auf das veränderte Straßennetz (ohne die Anbindung der Eschstraße) umgelegt. Das veränderte Straßennetz führt dazu, dass alle Verkehrsströme neu berechnet werden.

Durch die Anbindung der Straße Am Berler Kamp an die Umgehungsstraße werden auf dieser Achse insbesondere auch Verkehrsströme von der Hiltruper Straße auf die Straße Am Berler Kamp verlagert. Dieser Effekt ist gut zu erkennen, wenn die Ergebnisse der Ist-Situation mit in den Vergleich aufgenommen werden.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, die Höhe der Verkehrsbelastung auf der Straße Am Berler Kamp im Planfall „Keine Anbindung der Eschstraße“ sei nicht richtig ermittelt worden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.8)

- 2.1.9** Der Verein Rettet-den-Esch e.V. bezweifelt die Höhe des auf der Eschstraße im Planfall „Anbindung der Eschstraße“ prognostizierten Lkw-Anteils von 6 %.

Die Eingebener begründen ihre Auffassung damit, dass die Ortsdurchfahrt Wolbeck derzeit für den Lkw-Verkehr gesperrt ist. Für die nördliche Münsterstraße ist für den

Analysefall ein Lkw-Anteil von 1,9 % angegeben. Bei einer Belastung von ca. 10.000 Kfz/24h beträgt der Lkw-Anteil ca. 200 Lkw/24h. Im Bereich der Münsterstraße gibt es keine Erweiterungsplanungen, die eine signifikante Erhöhung des Lkw-Verkehrs erwarten lassen. Da die Eschstraße nicht dem Durchgangsverkehr dienen soll und der Ortskern weiterhin für den Lkw-Verkehr gesperrt bleibt, ist davon auszugehen, dass ein Teil des Lkw-Verkehrs zukünftig über die Umgehungsstraße und Eschstraße zur Münsterstraße fährt. Diese Zahl sollte deutlich unter 200 Lkw/24h liegen und damit deutlich unter dem für die Eschstraße prognostizierten Wert von 6 %.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der prognostizierte Lkw-Anteil für die Eschstraße wurde als möglicher Maximalwert angegeben und aus den Lkw-Anteilen des angrenzenden Straßennetzes abgeleitet. Hier wurde ein Maximalwert festgelegt um sicherzustellen, dass der notwendige Straßenaufbau und ein ausreichender Lärmschutz umgesetzt werden.

Beschlussvorschlag:

Dem Zweifel an der Richtigkeit der Höhe des Lkw-Anteils auf der Eschstraße im Planfall „Anbindung der Eschstraße“ wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.9)

- 2.1.10** Der Verein Rettet-den-Esch e.V. und weitere 88 Eingebener sind der Ansicht, dass die Entlastungswirkung für den Ortskern nicht so hoch ist, wie prognostiziert, da der Weg durch den Ort kürzer ist als über die Eschstraße. Der Verein Rettet-den-Esch e.V. belegt seine Auffassung zudem mit umfangreichen Wegstreckenberechnungen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Routenwahl eines jeden Verkehrsteilnehmers hängt nicht ausschließlich von der Länge der Strecke ab. Vielmehr sind Zeit und Bequemlichkeit entscheidende Kriterien für die Routenwahl. Sicherlich gibt es noch viele Wolbecker die innerhalb Wolbecks ihr Kfz nutzen und den direkten Weg durch den Ortskern wählen. Laut Verkehrsprognose sind dies noch 6.400 Kfz/24h.

Die Berechnungen berücksichtigen sehr differenziert die tatsächliche Verkehrssituation für Wolbeck. Ziel-, Quell-, Binnen- und Durchgangsverkehrsströme für Wolbeck, die Stadt Münster und das Umland wurden berücksichtigt. Das Verkehrsmodell beinhaltet und berücksichtigt alle Wegeverbindungen der Stadt Münster. Die Analyse der Verkehrsuntersuchung wurde an aktuellen Verkehrserhebungsdaten geeicht. Fachlich sind die vorliegenden Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung, und hier im speziellen die Entlastungswirkung des Ortskernes, plausibel und nachvollziehbar.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, die Entlastungswirkung im Ortskern sei nicht so hoch wie prognostiziert, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.10)

- 2.1.11** Vier Eingebener befürchteten, dass durch die Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung zusätzlicher Schleichverkehr bzw. Durchgangsverkehr über Silberbrink und Lerschmehrer geführt wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Berechnungen berücksichtigen sehr differenziert die tatsächliche Verkehrssituation für Wolbeck. Ziel-, Quell-, Binnen- und Durchgangsverkehrsströme für Wolbeck, die Stadt Münster und das Umland wurden berücksichtigt. Das Verkehrsmodell beinhaltet und berücksichtigt alle Wegeverbindungen der Stadt Münster. Die Analyse der Verkehrsuntersuchung wurde an aktuellen Verkehrserhebungsdaten geeicht. Fachlich sind die vorliegenden Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung plausibel und nachvollziehbar. Danach können zusätzliche Schleichverkehre bzw. Durchgangsverkehre, die in einem nennenswerten Umfang Silberbrink und Lerschmehr belasten, ausgeschlossen werden.

Beschlussvorschlag:

Der Befürchtung, dass durch die Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung zusätzlicher Schleichverkehr bzw. Durchgangsverkehr über Silberbrink und Lerschmehr geführt werde, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.11)

- 2.1.12** Acht Eingebere regen an, anstelle des Ausbaus der Eschstraße alternative Verkehrsmittel, z. B. das Fahrrad, zu fördern.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Ziel, die Ortsdurchfahrt nachhaltig vom Kfz-Verkehr zu entlasten kann durch eine Förderung des Fahrrades nicht erreicht werden.

Die Stadt Münster fördert seit Jahren das Radfahren mit großem Erfolg. Seit 2007 werden täglich von den Münsteranern mehr Fahrten mit dem Fahrrad als mit dem Kfz unternommen. Trotzdem wird die Ortsdurchfahrt in Wolbeck täglich von über 12.000 Kfz/24h belastet. Nur mit Hilfe der Ortsumgehung und der gleichzeitigen Anbindung der Eschstraße an die Umgehungsstraße kann die Ortsdurchfahrt entlastet werden, um die Verkehrsstärken auch hier auf ein sozial-, stadt- und umweltverträgliches Maß zu reduzieren.

Beschlussvorschlag:

Der Anregung, anstelle des Ausbaus der Eschstraße alternative Verkehrsmittel, z. B. das Fahrrad, zu fördern, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.12)

- 2.1.13** Acht Eingebere halten die Anbindung der Eschstraße nicht für erforderlich, da der Weg über andere Straßen zumutbar ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die vorliegenden Analyse- und Prognoseberechnungen sind fachlich und sachlich einwandfrei und stützen die Entscheidung, die Eschstraße an die Umgehung Wolbeck anzubinden. Diese Entscheidung basiert jedoch nicht ausschließlich auf den Ergebnissen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung, sondern ist das Ergebnis eines Jahrzehnte langen Planungsprozesses. In dieser Zeit wurde die Verkehrssituation in Wolbeck regelmäßig analysiert und bewertet und immer mit dem Ergebnis, dass eine sozial- und stadtverträgliche Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Kfz-Verkehr nur im

Netzzusammenhang mit der Anbindung der Eschstraße an die Umgehungsstraße erreicht werden kann. Andere Straßen stehen hierfür nicht zur Verfügung, um die notwendige Entlastung der Ortsdurchfahrt zu erreichen.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, eine Anbindung der Eschstraße sei nicht erforderlich, da der Weg über andere Straßen zumutbar ist, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.13)

- 2.1.14** Nach Ansicht von 67 Eingebnern erhält die Eschstraße eine regionale und überregionale Netzfunktion. Ortsfremder Verkehr, Durchgangsverkehr, Schwerverkehr und Mautumgeher werden über die Eschstraße geleitet.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das regionale und überregionale Straßennetz ist im Regionalplan des Münsterlandes definiert und dargestellt. Die Eschstraße gehört nicht dazu. Darüber hinaus lassen die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung in keiner Weise erkennen, dass regionale und überregionale Verkehrsströme über die Eschstraße abgewickelt werden. Weder die Lage im Netz noch der geplante Ausbau und auch nicht die prognostizierten Verkehrsbelastungen lassen einen entsprechenden Rückschluss zu.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, dass ortsfremder Verkehr, Durchgangsverkehr, Schwerverkehr und Mautumgeher über die Eschstraße geleitet werden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.14)

- 2.1.15** 16 Eingebner schlagen vor, anstelle der Eschstraße die Straße Wolbecker Windmühle an die Umgehungsstraße anzubinden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Durch die Verkehrsuntersuchung Wolbeck wurde ermittelt, dass über die angebundene Eschstraße hauptsächlich Verkehre in der Beziehung Am Angelkamp – Ortsumgehung – Eschstraße abgewickelt werden. Für diese Verkehrsbeziehung stellt die Anbindung der Straße Wolbecker Windmühle keine Alternative dar. Die Verkehrsuntersuchung hat ergeben, dass sich bei einer Anbindung der Wolbecker Windmühle der gewünschte Entlastungseffekt im zentralen Bereich Wolbecks nicht einstellen würde.

Beschlussvorschlag:

Dem Vorschlag, anstelle der Eschstraße die Straße Wolbecker Windmühle an die Umgehungsstraße anzubinden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.15)

- 2.1.16** Ein Eingebner befürchtet, dass durch die Anbindung der Eschstraße an die Umgehungsstraße die Verkehrsbelastung auf der Straße Am Borggarten zunehmen wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Durch die Verkehrsuntersuchung Wolbeck wurde ermittelt, dass mit dem Bau der Ortsumgehung mit Anbindung der Eschstraße die Verkehrsbelastung auf der Straße Am Borggarten von derzeit ca. 3200 Kfz/24h auf 2100 Kfz/24h abnimmt. Ohne Anbindung der Eschstraße erfolgt eine Verkehrsabnahme von 3200 Kfz/24h auf 2000 Kfz/24h.

Beschlussvorschlag:

Der Befürchtung, dass durch die Anbindung der Eschstraße die Verkehrsbelastung auf der Straße Am Borggarten zunehmen werde, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.16)

- 2.1.17** Sechs Eingeber sind der Ansicht, dass ein Widerspruch in der Verkehrsprognose für die Eschstraße zwischen dem Verkehrsgutachten zur Planfeststellung für die Umgehungsstraße und dem Verkehrsgutachten für den Bebauungsplan besteht und fragen, wie die Differenz zu erklären ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die beiden angesprochenen Gutachten wurden mit zwei unterschiedlichen Verkehrssimulationsmodellen erarbeitet. Eventuelle Unterschiede in den Ergebnissen sind systembedingt, da das Modell der Stadt Münster kleinräumiger rechnet.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, die Verkehrsprognosen zum Ausbau der Umgehungsstraße und zum Bebauungsplan seien widersprüchlich, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.17)

- 2.1.18** Ein Eingeber bemängelt, dass keine spezifischen Erhebungen nach Ziel-, Quell- und Binnenverkehr durchgeführt wurden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Planungen für die Umgehungsstraße Wolbeck und die Anbindung der Eschstraße an die Umgehungsstraße dauern schon Jahrzehnte. Im Verlaufe dieses Planungsprozesses wurden unterschiedlichste Verkehrserhebungen durchgeführt. Hierzu zählten unter anderem auch umfangreiche Erhebungen zum Ziel-, Quell- und Binnenverkehr, die mittels einer Kennzeichenverfolgungszählung ermittelt wurden. Diese Erhebungen aus den 90er Jahren bildeten die Grundlage für die Planungen zur Umgehungsstraße bzw. die Planungen zur Anbindung der Eschstraße an die Umgehungsstraße.

Darüber hinaus werden die aktuellen Ziel-, Quell-, Binnen- und Durchgangsverkehre mit dem Verkehrssimulationsmodell der Stadt Münster berechnet und berücksichtigt.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, dass keine spezifischen Erhebungen des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs durchgeführt wurden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.18)

- 2.1.19** Ein Eingeber vertritt die Ansicht, dass die dem Verkehrsgutachten zugrunde liegenden Verkehrserhebungen veraltet sind.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Verkehrsunersuchung von 2010 liegen umfangreiche Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2009 zu Grunde. Somit basieren die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung auf einer aktuellen Datengrundlage.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, dass die dem Verkehrsgutachten zugrunde liegenden Verkehrserhebungen veraltet seien, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.19)

- 2.1.20** Ein Eingeber bemängelt, dass die regionale und überregionale Netzfunktion der Eschstraße in der Begründung nicht hinreichend beschrieben oder gar nicht aufgeführt wurde.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Eschstraße übernimmt keine regionale und überregionale Netzfunktion und ist auch nicht Bestandteil dieses Straßennetzes. Im Regionalplan ist das Straßennetz für den regionalen und überregionalen Verkehr definiert. Aus diesem Grund besteht auch keine Notwendigkeit in der Begründung darauf einzugehen.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, dass die regionale und überregionale Netzfunktion der Eschstraße in der Begründung nicht hinreichend beschrieben oder gar nicht aufgeführt wurde, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.20)

- 2.1.21** Ein Eingeber ist der Auffassung, dass eine Entlastung des Ortskerns auch über die Franz-von-Waldeck-Straße und die Dirk-von-Merveldt-Straße erfolgen kann, wenn die dort vorhandenen Einbauten zurückgebaut werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Straßenzug Franz-von-Waldeck-Straße – Dirk-von-Merveldt-Straße kann aufgrund seiner Lage im Netz nicht den Verkehr der Eschstraße aufnehmen. Somit stellt dieser Vorschlag keine Alternative zum Ausbau der Eschstraße dar.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass eine Entlastung des Ortskerns auch über die Franz-von-Waldeck-Straße und die Dirk-von-Merveldt-Straße erfolgen könne, wenn die dort vorhandenen Einbauten zurückgebaut werden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.21)

2.2 Stellungnahmen zum Themenkomplex Finanzen

- 2.2.1** 73 Eingaber geben an, dass im Rahmen des Bürgerhaushaltverfahrens als Sparvorschlag „Keine Anbindung Eschstraße an Umgehung Wolbeck“ eingebracht wurde. Obwohl dieser Sparvorschlag von 82,3 % aller Bürger auf Platz 2 gewählt wurde, sei dieser „stillschweigend gekippt“ worden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Bürgerhaushaltsverfahren 2011 ist der Vorschlag "Keine Anbindung Eschstraße an Umgehung Wolbeck" eingereicht worden (Vorschlag Nr. 2011-525). Alle Informationen zum Vorschlag sind auf der folgenden städtischen Internetseite abrufbar:

<http://buengerhaushalt.stadt-muenster.de/ergebnisse-der-vorjahre/buengerhaushalt-2011/vorschlaege-2011/buengerhaushalt/vorschlag/detailansicht/keine-anbindung-eschstrasse-an-umgehung-wolbeck.html>

Bei der Bewertung im Internet durch Münsteraner Bürgerinnen und Bürger hat dieser Vorschlag 232 Ja-Stimmen, 4 Neutral-Stimmen und 45 Neinstimmen erhalten. Neben der Internet-Bewertung wurde auch eine repräsentative schriftliche Umfrage zu allen Bürgerhaushaltsvorschlägen unter den Münsteraner Bürgerinnen und Bürgern durchgeführt. Für den Vorschlag Nr. 2011-525 hatte die repräsentative schriftliche Umfrage folgendes Ergebnis: 115 Ja-Stimmen, 40 Neutral-Stimmen und 66 Neinstimmen. 82 Bürgerinnen und Bürger gaben an, den Vorschlag nicht beurteilen zu können.

Über die Internet-Bewertung ist der Vorschlag in die sogenannte Bestenliste gekommen. Bei der schriftlichen Umfrage hat der Vorschlag mit Rang 62 die Bestenliste verfehlt. Die Aufnahme von Vorschlägen in die Bestenliste bewirkt, dass die Verwaltung zu diesen Vorschlägen eine Stellungnahme abgibt und die Vorschläge anschließend zur Beratung und Beschlussfassung an die politischen Gremien weiterleitet. Die abschließende Beschlussfassung obliegt – wie bei allen Vorschlägen aus der Bestenliste – dem Rat der Stadt Münster.

Nach der Aufnahme des Vorschlags Nr. 2011-525 in die Bestenliste hat die Verwaltung eine Stellungnahme verfasst und darin deutlich gemacht, warum aus fachlicher Sicht der Verwaltung dem Vorschlagsanliegen nicht entsprochen werden sollte. In der (öffentlichen) Sitzung des Rates der Stadt Münster am 14. Dezember 2011 hat der Rat beschlossen, den Vorschlag nicht aufzugreifen.

Die Beschlussfassung des Rates zu allen (insgesamt 90) Vorschlägen aus der Bestenliste ist nach der Ratssitzung auf den Internetseiten des Bürgerhaushalts dokumentiert worden. Alle Informationen, vom Vorschlagsanliegen über die Internet-Abstimmung und die Stellungnahme der Verwaltung bis zum Beschluss des Rates sind im Internet unter der oben angegebenen Internet-Adresse dokumentiert und damit öffentlich zugänglich.

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass das Verfahren des Bürgerhaushalts sowohl auf der Internetseite als auch in entsprechenden städtischen Broschüren dargestellt und verdeutlicht wird. Zwar ist es grundsätzlich das Bestreben der Verwaltung, möglichst viele der Vorschläge aus der Bestenliste auch umzusetzen. Allerdings wird an keiner Stelle eine "Garantie" dafür ausgesprochen, dass alle Vorschläge aus der Bestenliste aufgegriffen werden. Vielmehr wurde und wird darüber informiert, dass die Letztentscheidung über das Aufgreifen der Vorschläge beim Rat der Stadt Münster liegt.

Beschlussvorschlag:

Dem Einwand, der Sparvorschlag aus dem 1. Bürgerhaushalt „Keine Anbindung der Eschstraße an die Umgehung Wolbeck“ sei „stillschweigend gekippt“ worden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.22)

- 2.2.2** 22 Eingebere halten die Anbindung der Eschstraße für eine Verschwendung von Steuergeldern. Ein Verzicht auf den Ausbau würde Geld sparen. Das Geld solle lieber für nachhaltige Projekte bzw. sinnvollerer wie z. B. Straßenreparaturen ausgegeben werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans erfolgt keine Festlegung über die Bereitstellung bzw. die Verwendung von Haushaltsmitteln. Hierüber entscheidet vielmehr der Rat im Rahmen der jährlichen Beratungen über das Investitionsprogramm unter Berücksichtigung der dann gegebenen Haushalts- und Finanzlage.

Beschlussvorschlag:

Der Anregung, das Geld für den Ausbau der Eschstraße lieber für nachhaltige Projekte bzw. sinnvollerer wie z. B. Straßenreparaturen auszugeben, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.23)

2.3 Stellungnahmen zum Themenkomplex Umweltschutz / Erholung

- 2.3.1** 104 Eingebere befürchten, dass durch eine Erhöhung von Lärm, Abgasen und Feinstaub eine Gesundheitsgefährdung und eine Minderung der Lebensqualität eintritt.

Stellungnahme der Verwaltung:

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

Durch die Schallschutzmaßnahmen werden bei allen Wohngebäuden mit Anspruchsvoraussetzungen die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. In den Oberschossen 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.

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 schalldämmten Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen und Aufenthaltsräumen mit Sauerstoff verbrauchenden Energiequellen beschränken.

Die Auswirkungen auf die Luftqualität wurden nicht gesondert 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 pro 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.

Im Ausbaubereich der Eschstraße wird es aufgrund des deutlich geringeren Verkehrsaufkommens und der besseren Durchlüftungsverhältnisse nicht zu einer relevanten Schadstoffbelastung der Luft im Hinblick auf die oben genannte 39. BImSchV kommen.

Beschlussvorschlag:

Der Befürchtung, dass durch eine Erhöhung von Lärm, Abgasen und Feinstaub eine Gesundheitsgefährdung und eine Minderung der Lebensqualität eintrete, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.24)

- 2.3.2** 100 Eingeber sind der Auffassung, dass durch einen Ausbau der Eschstraße ein Naherholungsgebiet zerstört wird. Dadurch wird der Erholungs- und Freizeitwert verschlechtert und deshalb soll auf einen Ausbau der Eschstraße verzichtet werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der westliche, landwirtschaftlich genutzte Teil der 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 Erholungsnetz (Begründung Abschnitt 7.4.1).

Der Ausbau der Eschstraße und Anbindung an die Ortsumgehung ist mit einer deutlichen Zunahme der Verkehrs- und Lärmbelastung gegenüber dem Ist-Zustand verbunden. Es wird nicht verkannt, dass die ruhige, landschaftsbezogene Erholung im Landschaftsraum entlang der Eschstraße nicht mehr in der heutigen Form möglich sein wird, sondern durch Verkehr und Lärm beeinträchtigt sein wird (Begründung Abschnitt 7.8).

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans hat sich die Verwaltung eingehend mit dem Thema Erholung befasst. Der Belang Erholung war jedoch im Kontext weiterer Belange auf der einen Seite gegenüber dem Belang der gewünschten optimalen Entlastungswirkung innerhalb des zentralen Bereich Wolbecks auf der anderen Seite gegeneinander und untereinander abzuwägen. Dabei durfte nicht unberücksichtigt bleiben, dass die Erholungsfunktion des Esch bereits durch die planfestgestellte und im Bau befindliche bzw. fertig gestellte Ortsumgehung stark beeinträchtigt wird. Die Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante) und die Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten wurden im Rahmen der Abwägung als nicht geeignet bewertet.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass wegen der Zerstörung eines Naherholungsgebietes und der damit verbundenen Verschlechterung des Erholungs- und Freizeitwertes auf den Ausbau der Eschstraße verzichtet werden soll, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.25)

- 2.3.3** Das Bürgerforum Wolbeck und ein weiterer Eingeber schlagen vor, als Kompensation für den Wegfall der Naherholungsfunktion des Esch einen neuen Angelseitenweg im Abschnitt vom Recyclinghof bis westlich der Brücke der Umgehungsstraße zu bauen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Aus folgenden Punkten ist eine Fortsetzung des Angelseitenweges nach Westen schwer zu realisieren:

- Bei einer Wegeverbindung nördlich der Angel müssten zahlreiche private Grundstücksflächen in Anspruch genommen werden. Ob hier durchgängig eine Verkaufsbereitschaft besteht, müsste verhandelt werden.
- Die Angel hat in dem angefragten Bereich noch einen naturnahen Verlauf mit Mäandern und Steilufern, in denen auch Eisvögel brüten. Abschnitte sind vom Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW als gesetzlich geschütztes Biotop kartiert worden. Im Regionalplanentwurf ist darüber hinaus ein Abschnitt als Bereich zum Schutz der Natur dargestellt.
- Fließgewässer mit ihren Auen sind Landschaftselemente, die aufgrund ihrer Bedeutung für Mensch und Natur eines besonderen Schutzes bedürfen. Aufgrund der vielfältigen Wechselbeziehungen zwischen Fluss und Aue werden sie in Gewässerentwicklungskonzepten und Bewirtschaftungsplänen der EG-Wasserrahmenrichtlinie als Einheit gesehen. Die Planungen an einem Gewässer sind daher auf eine gemeinsame Entwicklung dieser Bereiche auszurichten. In der Vergangenheit sind die gewässernahen Flächen durch anthropogene Einflüsse ständig reduziert bzw. in ihren Funktionalitäten stark eingeschränkt worden. Daher ist die Ausweisung von Gewässerrandstreifen und -entwicklungskorridoren ein wichtiges Ziel. Gewässerrandstreifen bewirken ein Abrücken der angrenzenden Nutzungen vom Fließgewässer und eröffnen Möglichkeiten für eigendynamische Gewässerentwicklungen.

Im Gegensatz zu anderen Bereichen befindet sich die Angel zwischen Wolbeck und Angelmodde noch in einem weitgehend ursprünglichen Zustand. Deshalb ist es von besonderer Bedeutung, diesen natürlichen Bereich zwischen Wolbeck und Angelmodde als Strahlursprung gem. der EG-Wasserrahmenrichtlinie weiter zu entwickeln. Um diese Funktion zu unterstützen, sind entlang der Angelaue,

westlich der Umgehungsstraße, Flächen für landschaftspflegerische Maßnahmen festgesetzt worden. Diese kompensieren den Eingriff in Natur und Landschaft durch den Bau der Umgehungsstraße.

- Für die Angel ist ein gesetzlich festgeschriebenes Überschwemmungsgebiet ausgewiesen, so dass auch das besondere Verhalten der Angel bei Hochwasser zu beachten ist. Der Wasserstand steigt bei Hochwasser überaus schnell an. Daraus ergibt sich so gut wie keine Vorwarnzeit zur Absperrung von Wegen im Überschwemmungsgebiet der Angel. Daher sind z.B. die Wege außerhalb des Überschwemmungsgebietes, mindestens aber in einem Abstand von 15 m von der Angel zu errichten.
- Eine Führung des Angelseitenweges unter der jetzt im Bau befindlichen Brücke im Bereich der Umgehungsstraße, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr möglich, da die Planfeststellung hier keine öffentliche Wegeverbindung vorgesehen hat. Es ist auch davon auszugehen, dass der neue gemeinsame Geh- und Radweg an der ausgebauten Eschstraße in seiner Fortsetzung in den Raum Angelmodde (Gaststätte Hoffschulte) über die „alte“ Eschstraße als direkte Verbindung weitergenutzt wird, zumal diese westlich der Umgehungsstraße als Feldweg erhalten bleibt.

Beschlussvorschlag:

Dem Vorschlag, als Kompensation für den Verlust der Naherholungsfunktion des Esch einen Angelseitenweg im Abschnitt vom Recyclinghof bis westlich der Brücke der Umgehungsstraße zu bauen, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.26)

- 2.3.4** Drei Eingebere sind der Auffassung, dass eine Gefährdung und Vertreibung geschützter Tierarten nicht hinreichend ermittelt wurde.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurde ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag durch das Büro Froelich & Sporbeck erstellt. In diesem Fachbeitrag wurden die artenschutzrechtlichen Auswirkungen der Umsetzung der Straßenausbauplanung Eschstraße eingehend geprüft. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass unter Berücksichtigung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen und Vermeidungsmaßnahmen für keine planungsrelevante Art Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt sind und somit aus Artenschutzsicht dem Vorhaben nichts entgegen steht.

Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag war Bestandteil der Offenlegung.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass eine Gefährdung und Vertreibung geschützter Tierarten nicht hinreichend ermittelt wurde, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.27)

- 2.3.5** Ein Eingebere befürchtet, dass sich durch die Flächenversiegelung eine Verschärfung der Hochwassersituation ergibt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Eschstraße ist im Abschnitt zwischen Goldbrink und dem Ende der Bebauung der Bau eines Regenwasserkanals geplant. Ab dem Ende der Bebauung bis zur Umgehungsstraße ist auf der Nordseite der Eschstraße der Bau eines Entwässerungsgrabens vorgesehen. Die geplanten Maßnahmen stellen sicher, dass das Oberflächenwasser der Eschstraße sicher abgeleitet wird.

Beschlussvorschlag:

Der Befürchtung, dass sich durch die Flächenversiegelung eine Verschärfung der Hochwassersituation ergebe, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.28)

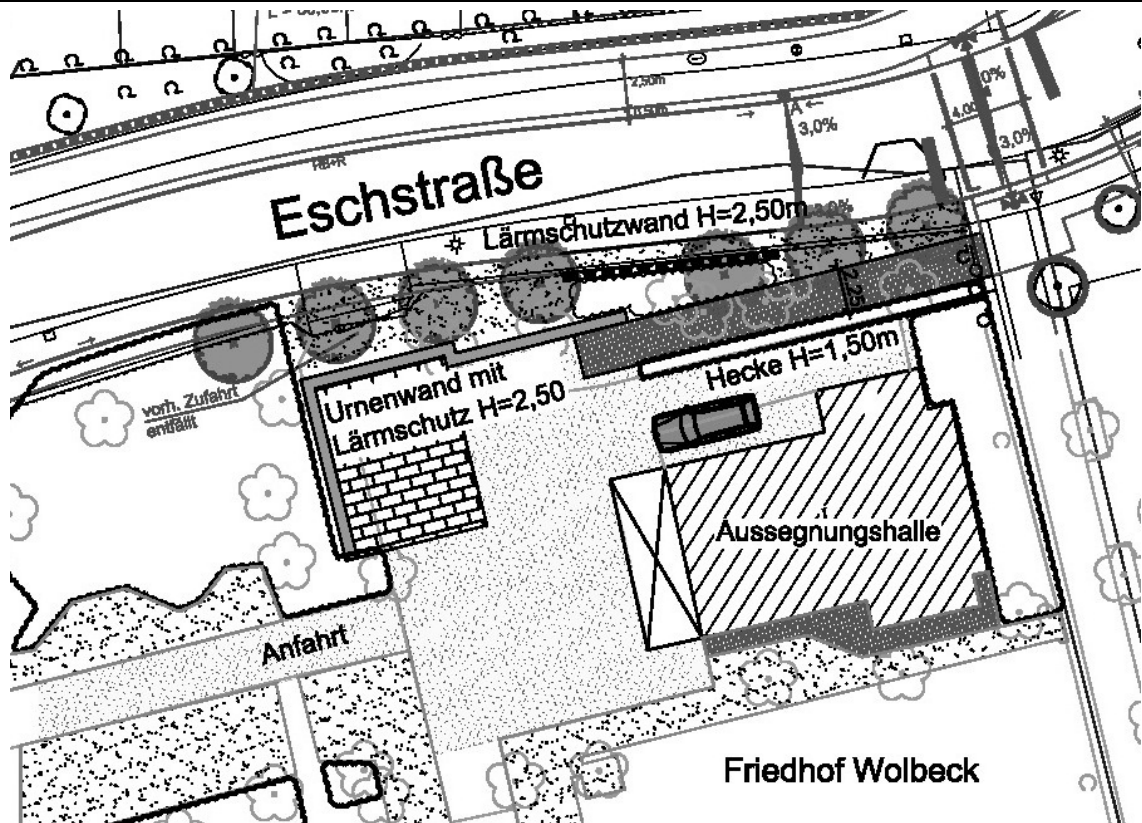
2.4 Stellungnahmen zum Themenkomplex Friedhof

- 2.4.1** Das Bürgerforum Wolbeck regt an, in die Planung zum Ausbau der Eschstraße auch den Zugang zum Friedhof mit einzubeziehen. Ein bereits diskutierter neuer Zugang vom vorhandenen Parkplatz zur Friedhofskapelle erscheint aus Sicht des Bürgerforums nicht akzeptabel, da diese Fläche bereits als Leichenvorfahrt genutzt wird. Außerdem wird befürchtet, dass sich durch die Lage des geplanten Zugangs eine verstärkte Nutzung des Weges über den Friedhof ergibt, da auf der Südseite der Eschstraße kein Geh- und Radweg geplant ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das vorhandene Friedhofstor liegt in einem Abschnitt der Eschstraße, an dem der Straßenquerschnitt besonders schmal ist. Die Abgrenzung der Verkehrsfläche wird im Süden durch den Friedhof und im Norden durch die Reihenhausbebauung Silberbrink 1 bis 1h gebildet. Zum Ausbau der Eschstraße in diesem Abschnitt muss der vorhandene Gehweg entlang des Friedhofs aufgegeben werden. Mit dem Ausbau der Eschstraße ist zwischen Silberbrink und Ortsumgehung ein durchgehender gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Nordseite der Eschstraße geplant. Bei einem Erhalt des vorhandenen Friedhofstores müssten Besucher, die ihr Fahrzeug auf dem Friedhofsparkplatz geparkt haben, zum Erreichen oder Verlassen des Friedhofs zweimal die Eschstraße überqueren, wobei die Querung in Höhe des Friedhofstores ungesichert erfolgen würde. Aus Gründen der Verkehrssicherheit hält die Verwaltung daher eine Schließung des vorhandenen Zugangs und eine Neugestaltung für sinnvoll. Eine verstärkte Nutzung des Weges durch Fußgänger über den Friedhof wird nicht gesehen, wäre aber auch aus Sicht der Verwaltung unkritisch.

Der Zugang zum Friedhof Eschstraße liegt nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Aussagen zu einer Umgestaltung, wie in der Anlage des Amtes für Grünflächen und Umweltschutz dargelegt, erfolgen somit nur nachrichtlich.



Gestaltungsvorschlag

Der Gestaltungsvorschlag greift jedoch grundsätzlich die Anregungen des Bürgerforums auf. Er zeigt eine mögliche Umgestaltung der Eingangssituation und bietet Lösungsansätze für den Lärmschutz vor der Trauerhalle.

Beschlussvorschlag:

Der Anregung, eine Überarbeitung des Eingangsbereichs des Friedhofs unter Berücksichtigung der Funktionalitäten sowie der Aufenthaltsqualität vor der Feierhalle vorzunehmen, wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.2.2)

- 2.4.2** Aus Sicht des Bürgerforums Wolbeck ist für Kurzbesuche auf dem Friedhof mit schnellem Zugang zum aktuellen Gräberfeld der Erhalt des vorhandenen Tores kombiniert mit einem Parkstreifen sinnvoll.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das vorhandene Friedhofstor der Eschstraße zum aktuellen Gräberfeld wird geschlossen. Es wird ein neuer Friedhofszugang im Einmündungsbereich Eschstraße / Weg zum Recyclinghof angelegt. In diesem Bereich ist einerseits durch die geplante Mittelinsel eine sichere Quermöglichkeit gegeben. Andererseits sind durch den geplanten Parkstreifen am Weg zum Recyclinghof genügend Parkmöglichkeiten für Kurzbesuche des aktuellen Gräberfeldes vorhanden.

Beschlussvorschlag:

Der Anregung, das vorhandene Friedhofstor kombiniert mit einem Parkstreifen zu erhalten, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.29)

- 2.4.3** Das Bürgerforum Wolbeck und zwei weitere Eingeber schlagen vor, als Ersatz für die wegfallenden Parkplätze auf der Eschstraße vor dem Haupteingang und anstelle des geplanten Parkstreifens entlang des Weges zum Recyclinghof den vorhandenen Friedhofsparkplatz nach Süden zu erweitern.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der rechtsgültige Bebauungsplan Nr. 217 Teilabschnitt II „Wolbeck – Steingärten (nördlicher Teil)“ stellt den Friedhofsparkplatz nachrichtlich in seinen heutigen Abmessungen innerhalb einer öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ dar. Eine Erweiterung des Parkplatzes nach Süden hätte einen erheblichen Eingriff in die vorhandene Grünsubstanz zur Folge. Die Verwaltung plant die Anlage eines Längsparkstreifens entlang des Weges zum Recyclinghof, da dort der Eingriff weniger gravierend ist.

Beschlussvorschlag:

Der Anregung, als Ersatz für die entfallenden Parkplätze auf der Eschstraße und anstelle des geplanten Parkstreifens entlang des Weges zum Recyclinghof den vorhandenen Friedhofsparkplatz nach Süden zu erweitern, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.30)

- 2.4.4** Sechs Eingeber bezweifeln, dass die geplanten Parkplätze entlang des Weges zum Recyclinghof westlich des Friedhofs ausreichen und dass diese angenommen werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Entlang des Weges zum Recyclinghof lassen sich ca. 25 Stellplätze in Längsaufstellung anlegen. Zusammen mit dem vorhandenen Parkplatz mit 20 Stellplätzen ergibt sich ein Gesamtstellplatzangebot von 45 Stellplätzen für den Friedhof. Dieses Stellplatzangebot ist nach Ansicht der Verwaltung ausreichend und wird bei Bedarf auch angenommen.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, dass die geplanten Parkplätze entlang des Weges zum Recyclinghof nicht ausreichend seien und dass diese nicht angenommen werden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.31)

- 2.4.5** Das Bürgerforum Wolbeck und 62 weitere Eingeber sind der Auffassung, dass durch den Ausbau der Eschstraße die Friedhofsruhe und Trauerfeiern durch Straßenlärm gestört werden. Geeignete Abschirmmaßnahmen sind vorzusehen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Für den Ausbau der Eschstraße wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Im Rahmen dieser Untersuchung erfolgte eine Beurteilung des Straßenverkehrslärms sowohl auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV als auch auf der Grundlage der DIN 18005/07.02 – Schallschutz im Städtebau. Im Sinne der 16. BImSchV stellt der Friedhof keine schutzbedürftige Nutzung dar. Nach der DIN 18005/07.02 wird der Friedhof tagsüber einem allgemeinem Wohngebiet mit einem schalltechnischen Orientierungswert von 55 dB(A) gleichgestellt. Der Orientierungswert wird am Vorplatz der Leichenhalle ohne Lärmschutzmaßnahmen um 3 dB(A) überschritten. Nach den Ermittlungen des Gutachters kann mit einer Lärmschutzwand von mind. 2,5 m Höhe über Niveau des Vorplatzes und einer Länge von 34 m die zu erwartende Lärmbelastung deutlich unter 55 dB(A) reduziert werden. Die Verwaltung wird im Rahmen des Ausbaus der Eschstraße eine Lärmschutzwand ggf. in Verbindung mit einer Kolumbarienwand errichten.

Beschlussvorschlag:

Der Anregung wird in sofern gefolgt, als dass außerhalb des Bebauungsplanverfahrens eine Neuordnung des Umfeldes der Trauerhalle vorgenommen wird, die auch eine Verbesserung der Lärmsituation beinhaltet.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.2.3)

- 2.4.6** Ein Eingeber ist der Ansicht, dass der Gehweg entlang der Eschstraße im Bereich des Friedhofs unbedingt notwendig ist und deshalb nicht entfallen sollte.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Straßenquerschnitt der Eschstraße ist im Abschnitt zwischen Silberbrink und Goldbrink besonders schmal. Die Abgrenzung der Verkehrsfläche wird im Süden durch den Friedhof und im Norden durch die Reihenhausbebauung Silberbrink 1 bis 1h gebildet. Zum Ausbau der Eschstraße in diesem Abschnitt muss der vorhandene Gehweg entlang des Friedhofs aufgegeben werden. Mit dem Ausbau der Eschstraße ist zwischen Silberbrink und Ortsumgehung ein durchgehender gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Nordseite der Eschstraße geplant. Die Aufgabe des Gehweges auf der Friedhofsseite ist aus Sicht der Verwaltung vertretbar, da gleichzeitig auch eine Verlegung des Friedhofszugangs in den Einmündungsbereich Eschstraße / Weg zum Recyclinghof erfolgt.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, dass der Gehweg entlang der Eschstraße im Bereich des Friedhofs unbedingt notwendig sei und deshalb nicht entfallen solle, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.32)

2.5 Stellungnahmen zum Themenkomplex Verkehrssicherheit

- 2.5.1** 96 Eingeber befürchten, dass durch den Ausbau der Eschstraße Kinder auf ihrem Schulweg gefährdet werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Da die Eingeber nicht konkretisieren, worin genau die potentiellen Gefahren für den Schulweg gesehen werden, kann nur allgemein Stellung bezogen werden.

Es gibt zwei Schulwege, die durch den Ausbau der Eschstraße betroffen sind:

- Schulweg westlich des Friedhofs Richtung Schulzentrum.
- Schulweg östlich des Friedhofs Richtung Nikolaischule.

Zur Querung der Eschstraße für den Schulweg westlich des Friedhofs sieht die Planung den Einbau einer Querungshilfe (Mittelinsel) vor. Zur Querung der Eschstraße östlich des Friedhofs ist der Bau einer Bedarfsampel geplant.

Die Verwaltung hat die Planung zum Ausbau der Eschstraße durch einen Auditor prüfen lassen. Der Auditor hat keine grundsätzlichen Mängel bezüglich der Verkehrssicherheit in der Planung festgestellt. Nach Auffassung des Auditors wäre auch für die Querung des Weges östlich des Friedhofs anstelle der geplanten Ampel der Einbau einer Querungshilfe ausreichend.

Beschlussvorschlag:

Der Befürchtung, dass durch den Ausbau der Eschstraße Kinder auf ihrem Schulweg gefährdet werden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.33)

- 2.5.2** Elf Eingeber sind der Auffassung, dass die Eschstraße nach Ausbau nicht gefahrlos überquert werden kann und die vorhandenen Wegeverbindungen beeinträchtigt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Nach den einschlägigen Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf

- Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002
- Empfehlungen für Radkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010

sind an der Eschstraße aufgrund der zu erwartenden Verkehrsbelastung Querungshilfen (Mittelinseln) sowohl für die Wegeverbindung westlich des Friedhofs, als auch für die Wegeverbindung östlich des Friedhofs ausreichend. Für die Wegeverbindung östlich des Friedhofs sieht die Planung den Bau einer Bedarfsampel vor. Damit werden die Anforderungen für ein gefahrloses Überqueren der Eschstraße deutlich übererfüllt.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass die Eschstraße nach Ausbau nicht gefahrlos überquert werden kann und die vorhandenen Wegeverbindungen beeinträchtigt werden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.34)

- 2.5.3** 45 Eingeber sind dagegen, dass die vorhandene Tempo-30-Zone und die Rechts-vor-Links-Regelung nach Ausbau der Eschstraße entfallen; 50 km/h für die Eschstraße sind zu hoch.

Stellungnahme der Verwaltung:

Nach dem Klassifizierungskonzept der Stadt ist vorgesehen, die Eschstraße in Verlängerung der Kreisstraße Am Borggarten ebenfalls als Kreisstraße zu klassifizieren. Nach den Vorgaben der StVO ist eine Ausweisung als Tempo-30-Zone bei einer Kreisstraße nicht möglich.

Tempo 30 auf Strecke (VZ 274.53 StVO) ist auch auf Kreisstraßen möglich, wenn Nebenanlagen (Rad-/ Gehwege) nicht oder nicht hinreichend vorhanden sind und somit eine konkrete Gefahr besteht, die das allgemeine Gefahrenrisiko der Teilnahme am Verkehr erheblich übersteigt.

Auf der Münsterstraße und der Hofstraße ist die zulässige Geschwindigkeit mit VZ 274.53 StVO auf 30 km/h begrenzt, weil dort Radwege nicht vorhanden sind und die Gehwege teilweise unter einem Meter breit sind.

Mit dem Ausbau der Eschstraße werden ausreichende Nebenanlagen und sichere Querungen vorgesehen. Von einer konkreten Gefahr, die das allgemeine Gefahrenrisiko erheblich übersteigt, ist trotz der zu erwartenden Steigerung der Verkehrsbelastung nicht auszugehen.

Da der Bereich zwischen Münsterstraße und Silberbrink mit beidseitigen Rad- und Gehwegen versehen ist, scheidet hier Tempo 30 auf Strecke ebenfalls aus.

Fazit: Nach den Vorgaben der StVO ist die Geschwindigkeit, die für Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften gilt, auch für die Eschstraße nach Fertigstellung und nach Einstufung als Kreisstraße gültig. Die Geschwindigkeit auf der Eschstraße muss somit 50 km/h betragen.

Beschlussvorschlag:

Der Anregung, die Tempo 30-Zone und die Rechts-vor-Links-Regelung beizubehalten, da 50 km/h zu hoch sind, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.35)

- 2.5.4** Drei Eingeber sind der Auffassung, dass die geplante Mittelinsel westlich des Friedhofs als Querungshilfe nicht ausreichend ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

Nach den einschlägigen Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf

- Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010

ist für die Wegeverbindung westlich des Friedhofs aufgrund der zu erwartenden Verkehrsbelastung eine Mittelinsel als Querungshilfe ausreichend.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass die geplante Mittelinsel westlich des Friedhofs als Querungshilfe nicht ausreichend sei, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.36)

- 2.5.5** Ein Eingeber ist der Ansicht, dass das Einbiegen aus den Nebenstraßen künftig schwierig wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Nach der Verkehrsuntersuchung Wolbeck 2010 wird die Eschstraße nach Ausbau und Anbindung an die Umgehungsstraße im bebauten Bereich von 3.100 Kfz/24h bis 4.300 Kfz/24h befahren. Bei diesen Verkehrsbelastungen ist ein Einbiegen aus den Nebenstraßen problemlos möglich.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, dass das Einbiegen aus den Nebenstraßen künftig schwierig werde, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.37)

- 2.5.6** Ein Eingeber vertritt die Auffassung, dass sich der Einmündungsbereich Tönne-Vormann-Weg / Eschstraße künftig zu einem Gefahrenpunkt entwickeln wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung hat die Planung zum Ausbau der Eschstraße durch einen Auditor prüfen lassen. Der Auditor hat keine grundsätzlichen Mängel bezüglich der Verkehrssicherheit in der Planung festgestellt.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass sich der Einmündungsbereich Tönne-Vormann-Weg / Eschstraße künftig zu einem Gefahrenpunkt entwickeln werde, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.38)

- 2.5.7** Drei Eingeber sind der Ansicht, dass der geplante gemeinsame Geh- und Radweg zwischen Silberbrink und Tönne-Vormann-Weg unzureichend ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Straßenabschnitt der Eschstraße zwischen Silberbrink und Tönne-Vormann-Weg wird im Norden durch die Bebauung Silberbrink 1 bis 1h und im Süden durch den Friedhof begrenzt. Es handelt sich hier um den engsten Abschnitt der Eschstraße. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird der 2,50 m breite gemeinsame Geh- und Radweg auf der Nordseite der Eschstraße durch einen 0,50 m breiten gepflasterten Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn getrennt und nicht, wie in den übrigen Abschnitten, durch einen Grünstreifen. Nach Ansicht der Verwaltung ist der geplante Ausbau ausreichend.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, der geplante gemeinsame Geh- und Radweg zwischen Silberbrink und Tönne-Vormann-Weg sei unzureichend, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.39)

- 2.5.8** Sieben Eingeber sind der Ansicht, dass durch die geplanten Lärmschutzwände Rettungs- und Fluchtwege versperrt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Rahmen des Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplans wurde auch die Feuerwehr beteiligt. Eine Beeinträchtigung der Rettungs- und Fluchtwege wurde nicht beanstandet.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, dass durch die geplanten Lärmschutzwände Rettungs- und Fluchtwege versperrt werden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.40)

- 2.5.9** Zwei Eingeber haben Bedenken, dass die Grundstücke im vorderen Bereich der Eschstraße künftig schlecht verlassen werden können.

Stellungnahme der Verwaltung:

Nach der Verkehrsuntersuchung Wolbeck 2010 wird die Eschstraße nach Ausbau und Anbindung an die Umgehungsstraße im vorderen Bereich (gemeint ist offensichtlich der Abschnitt zwischen Münsterstraße und Silberbrink) von ca. 3.100 Kfz/24 befahren. Bei dieser Verkehrsbelastung ist eine Ausfahrt aus den Privatgrundstücken problemlos möglich.

Beschlussvorschlag:

Den Bedenken, dass die Grundstücke im vorderen Bereich der Eschstraße künftig schlecht verlassen werden können, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.41)

2.6 Stellungnahmen zum Themenkomplex Verkehrsregelung

- 2.6.1** Drei Eingeber regen an, die Eschstraße für den Lkw-Verkehr zu sperren.

Stellungnahme der Verwaltung:

Über die Eschstraße müssen der Recyclinghof sowie die angrenzenden Wohngebiete z. B. von Müllfahrzeugen und Möbelwagen erreicht werden. Eine Sperrung für den Lkw-Verkehr könnte somit nur mit dem Zusatz „Anlieger frei“ erfolgen. Da der Anliegerbegriff weit gefasst ist, wäre ein Lkw-Verbot in der Praxis nicht überwachbar.

Beschlussvorschlag:

Der Anregung, die Eschstraße für den Lkw-Verkehr zu sperren, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt. 1.1.42)

- 2.6.2** Ein Eingeber regt an, das Parken im Einmündungsbereich Tönne-Vormann-Weg zu verbieten, um Rückstaus auf die Eschstraße zu verhindern.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Gefahr einer Rückstaubildung vom Tönne-Vormann-Weg auf die Eschstraße wird seitens der Verwaltung derzeit nicht gesehen. Sofern sich hier später tatsächlich Probleme ergeben sollten, kann hierauf jederzeit mit entsprechenden Maßnahmen reagiert werden. Zudem ist die Festlegung von Parkverboten nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Beschlussvorschlag:

Der Anregung, das Parken im Einmündungsbereich Tönne-Vormann-Weg zu verbieten, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.43)

- 2.6.3** Zwei Eingeber schlagen vor, die Wegweisung über Freckenhorster Straße und Umgehungsstraße zu führen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stadt Münster hat in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW die Neuordnung der Wegweisung nach Ausbau der Ortsumgehung festgelegt. Danach erfolgt die übergeordnete Wegweisung über die Freckenhorster Straße und die Umgehungsstraße. Eine Wegweisung über die Eschstraße zu übergeordneten Zielen ist nicht geplant.

Beschlussvorschlag:

Der Anregung, die Wegweisung über Freckenhorster Straße und Umgehungsstraße zu führen, wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.2.4)

2.7 Stellungnahmen zum Themenkomplex Lärmschutz

- 2.7.1** Vier Eingeber wenden ein, dass das vorgelegte Lärmgutachten nicht korrekt sei.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Lärmgutachten wurde von einem anerkannten Fachbüro erstellt. Es entspricht den gesetzlichen Vorschriften und ist daher nicht zu beanstanden.

Beschlussvorschlag:

Dem Einwand, dass das vorgelegte Lärmgutachten nicht korrekt sei, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.44)

- 2.7.2** Ein Eingeber beanstandet, dass zwischen Silberbrink und Münsterstraße kein Lärmschutz geplant ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

Nach der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) besteht Anspruch auf Lärmschutz, wenn eine bestehende Straße wesentlich geändert wird. Die wesentliche Änderung einer Straße setzt nach der Verkehrslärmschutzverordnung einen baulichen Eingriff an der Straße voraus. Da aber an der Eschstraße zwischen Silberbrink und Münsterstraße keine baulichen Veränderungen im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung erfolgen, besteht in diesem Abschnitt der Eschstraße kein Anspruch auf Lärmschutz.

Beschlussvorschlag:

Der Beanstandung eines fehlenden Lärmschutzes zwischen Silberbrink und Münsterstraße wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.45)

- 2.7.3** Ein Eingeber befürchtet, dass er wegen fehlender Lärmschutzmaßnahmen für sein Wohngebäude am Silberbrink schlechter gestellt wird, als andere Anwohner.

Begründet wird diese Befürchtung damit, dass im ersten Obergeschoss seines Gebäudes, in dem sich der Schlafraum befindet, zwar die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, nicht aber die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Gegensatz zu den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV, auf die ein Rechtsanspruch besteht, handelt es sich bei den Werten der DIN 18005 um schalltechnische Orientierungswerte, die der Abwägung unterliegen. Der Belang des Schallschutzes ist bei der in der städtebaulichen Planung erforderlichen Abwägung der Belange als ein wichtiger Planungsgrundsatz neben den anderen Belangen zu verstehen. Die Abwägung kann in bestimmten Fällen bei Überwiegen anderer Belange – insbesondere in bebauten Gebieten – zu einer entsprechenden Zurückstellung des Schallschutzes führen.

Der Bebauungsplan setzt zum Schutz der Reihenhausbebauung Silberbrink 1-1h den Bau einer 2,50 m hohen Lärmschutzwand fest. Diese Wandhöhe gewährleistet, dass die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht auch im ersten Obergeschoss eingehalten werden. Die Schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 werden im ersten Obergeschoss um bis zu 1,2 dB(A) überschritten. Der Gutachter hat ermittelt, dass zum Vollschutz der Bebauung die Lärmschutzwand auf 4,0 m (16. BImSchV) bzw. 5,5 m (DIN 18005) erhöht werden müsste. Im Rahmen der Abwägung wurde aus gestalterischen Gründen entschieden, eine 2,50 m hohe Lärmschutzwand im Bebauungsplan festzusetzen. Diese Wandhöhe bietet einen vollen

aktiven Lärmschutz bis einschließlich des ersten Obergeschosses. Lediglich an einem Gebäude wird der Immissionsgrenzwert im DG tags um 0,3 dB(A) überschritten.

Da insgesamt auf die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV abgestellt wurde, erfolgt keine Schlechterstellung des Eingebers gegenüber anderen Anwohnern.

Beschlussvorschlag:

Der Befürchtung, wegen fehlender Lärmschutzmaßnahmen schlechter gestellt zu sein, als andere Anwohner, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.46)

- 2.7.4** Ein Eingeber befürchtet, dass durch die geplante Lärmschutzwand im Bereich Goldbrink eine Trichterwirkung mit Knalleffekt entsteht.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die befürchteten Begleiterscheinungen sind durch die Lärmschutzwand nicht zu erwarten.

Beschlussvorschlag:

Der Befürchtung, dass durch die geplante Lärmschutzwand im Bereich Goldbrink eine Trichterwirkung mit Knalleffekt entstehe, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.47)

2.8 Stellungnahmen zum Themenkomplex Bebauungsplaninhalt

- 2.8.1** 21 Eingeber vertreten die Ansicht, dass durch den Ausbau der Eschstraße das Eigenheim bzw. das Grundstück einen Wertverlust erfährt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind weiterhin gesunde Lebensbedingungen gegeben. Eine unzumutbare Wertminderung durch den Ausbau der Eschstraße ist daher nicht ersichtlich.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, dass durch den Ausbau der Eschstraße das Eigenheim bzw. das Grundstück einen Wertverlust erfahre, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.48)

- 2.8.2** 34 Eingeber haben Bedenken, dass durch den Ausbau der Eschstraße Parkplätze entfallen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Derzeit parken Friedhofsbesucher an der Nordseite des Friedhofs längs der Eschstraße. Diese Parkmöglichkeit wird mit dem Ausbau der Eschstraße und Anbindung an die Umgehungsstraße entfallen. Als Ersatz sind Stellplätze längs der Zufahrt zum Recyclinghof an der Westseite des Friedhofs geplant. Weiterhin ist die

Anlage von 6 neuen Stellplätzen in der Eschstraße zwischen Silberbrink und Am Brockhoff geplant.

Beschlussvorschlag:

Den Bedenken, dass durch den Ausbau der Eschstraße Parkplätze entfallen, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.49)

- 2.8.3** Sechs Eingeber sind der Auffassung, dass das Teilstück der Eschstraße zwischen Silberbrink und Münsterstraße in die Planung einbezogen werden muss.

Stellungnahme der Verwaltung:

Bestandteil der verkehrstechnischen Planungen war natürlich die gesamte Eschstraße von der Münsterstraße bis zur Ortsumgehung. Das Teilstück der Eschstraße zwischen Silberbrink und Münsterstraße ist mit Nebenanlagen ausgebaut. Außer einer Beseitigung von zwei Einengungen und dem Ausbau einiger Stellplätze bedarf es hier keiner wesentlichen baulichen Änderung der Straße im Sinne der 16. BImSchV. Auch am Knotenpunkt Münsterstraße / Eschstraße / Am Borggarten sind keine baulichen Veränderungen geplant. Insofern konnte das eigentliche Bebauungsplanverfahren auf den tatsächlich auszubauenden Teil der Eschstraße beschränkt werden.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass das Teilstück der Eschstraße zwischen Silberbrink und Münsterstraße in die Planung einbezogen werden müsse, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.50)

- 2.8.4** Die Aufstellung des Bebauungsplans wird durch einen Eingeber begrüßt, da durch einen Ausbau der Eschstraße die Straße Am Berler Kamp entlastet wird.

Eine Stellungnahme und eine Beschlussfassung erübrigen sich.

- 2.8.5** Zwölf Eingeber sind der Auffassung, dass durch den Ausbau der Eschstraße mit Lärmschutzwänden eine Trennwirkung entsteht.

Stellungnahme der Verwaltung:

Sofern von den Eingebnern eine Trennung von Wegebeziehungen gemeint ist, ist die Befürchtung unberechtigt, da durch den Bau der Lärmschutzwände keine bestehenden Wegebeziehungen unterbunden werden. Sofern eine gestalterische Trennwirkung gemeint ist, wird auf die Stellungnahme zu Punkt 2.8.10 verwiesen.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass durch den Ausbau der Eschstraße mit Lärmschutzwänden eine Trennwirkung entstehe, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.51)

- 2.8.6** Zwei Eingebere begrüßen den Ausbau der Eschstraße, da diese die Voraussetzung für eine Entlastung des Ortskerns ist.

Eine Stellungnahme und eine Beschlussfassung erübrigen sich.

- 2.8.7** Ein Eingebere schlägt vor, im Grünstreifen des ausgebauten Teils der Eschstraße zusätzliche Parkbuchten anzulegen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Planung der Verwaltung sieht vor, im Bereich der Grünstreifen Parkbuchten für sechs Stellplätze anzulegen.

Beschlussvorschlag:

Dem Vorschlag, im Grünstreifen des ausgebauten Teils der Eschstraße zusätzliche Parkbuchten anzulegen, wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.2.5)

- 2.8.8** Ein Eingebere regt an, die Kreuzung Münsterstraße / Eschstraße / Am Borggarten in die Planung einzubeziehen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Bestandteil der verkehrstechnischen Planungen war auch die Kreuzung Münsterstraße / Eschstraße / Am Borggarten. Nach Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung wird dieser Knotenpunkt erheblich entlastet. Nach der Verkehrsuntersuchung Wolbeck 2010 wird das Verkehrsaufkommen auf der Münsterstraße nördlich des Knotenpunktes von derzeit ca. 10.800 Kfz/24h auf ca. 5.200 Kfz/24h reduziert. Auch mit Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung kann das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt ohne bauliche Veränderungen abgewickelt werden. Eine Einbeziehung des Knotenpunktes in das Bebauungsplanverfahren war daher nicht erforderlich.

Beschlussvorschlag:

Der Anregung, die Kreuzung Münsterstraße / Eschstraße / Am Borggarten in die Planung einzubeziehen, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.52)

- 2.8.9** Zwei Eingebere schlagen vor, die ehemalige städtische Fläche vor dem Haus Eschstraße Nr. 19 zurückzukaufen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der geplante Straßenausbau lässt sich auch ohne Inanspruchnahme der Fläche vor dem Haus Eschstraße Nr. 19 realisieren. Ein Rückkauf ist daher nicht erforderlich.

Beschlussvorschlag:

Dem Vorschlag, die ehemalige städtische Fläche vor dem Haus Eschstraße Nr. 19 zurückzukaufen, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.53)

- 2.8.10** Vier Eingeber wenden ein, dass der Ausbau der Eschstraße mit Lärmschutzwänden städtebaulich nicht verträglich sei. Die städtebaulichen Belange seien nicht hinreichend berücksichtigt worden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Bei der Planung der Lärmschutzwände war zwischen einem ausreichenden Lärmschutz einerseits und einer städtebaulichen Verträglichkeit andererseits abzuwägen. Für den Lärmschutz wurden daher verschiedene Varianten hinsichtlich der Lage und Höhe der Wände untersucht. Im Rahmen der Variantenuntersuchungen wurde die im Bebauungsplan ausgewiesene Variante 3 aus städtebaulichen, verkehrstechnischen und finanziellen Gründen bevorzugt. Durch die Schallschutzmaßnahmen der Vorzugsvariante werden bei allen Wohngebäuden mit Anspruchsvoraussetzungen die Grenzwerte nach 16. BImSchV in den Erdgeschossen eingehalten. In den Obergeschossen verbleiben an 11 Gebäuden Überschreitungen von Grenzwerten, die aber im ungünstigsten Fall nicht mehr als 2 dB(A) betragen. Für einen Vollschutz aller Geschosse wären Wandhöhen bis zu 5,50 m erforderlich. Im Abwägungsergebnis stellt die Ausweisung von Wandhöhen von maximal 3,50 m einen guten Kompromiss zwischen dem Belang Lärmschutz und städtebaulichen Belangen dar, zumal auch die Breite der Grünstreifen eine gute Einbindung der Lärmschutzwände gewährleistet.

Beschlussvorschlag:

Dem Einwand, der Ausbau der Eschstraße mit Lärmschutzwänden sei städtebaulich nicht verträglich und die städtebaulichen Belange seien nicht hinreichend berücksichtigt worden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.54)

- 2.8.11** Acht Eingeber sind der Auffassung, dass durch den Bau der Lärmschutzwände eine Beeinträchtigung der Gartennutzung erfolgt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen am auszubauenden Teil der Eschstraße wurden so bemessen, dass in den Außenwohnbereichen (Terrassen) die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Damit soll sichergestellt werden, dass trotz Verkehrszunahme weiterhin eine Gartennutzung ohne Beeinträchtigungen erfolgen kann.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, durch den Bau der Lärmschutzwände erfolge eine Beeinträchtigung der Gartennutzung, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.55)

- 2.8.12** Ein Eingeber ist der Ansicht, dass eine verbleibende Ackerfläche nicht mehr wirtschaftlich genutzt werden kann.

Stellungnahme der Verwaltung:

Aus dem Grundeigentum des Eingegers ist eine Fläche für den Ausbau der Eschstraße zu erwerben. Der Ausgleich von wirtschaftlichen Nachteilen ist Bestandteil der Grunderwerbsverhandlungen.

Ein Beschluss erübrigt sich.

- 2.8.13** Ein Eingeber befürchtet, dass durch den Ausbau der Eschstraße eine Beeinträchtigung der Drainage seines Grundstücks erfolgt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Sofern Veränderungen und/oder Anpassungen der bestehenden Drainage erforderlich sind, werden diese sach- und fachgerecht im Rahmen der anstehenden Tiefbauarbeiten in Absprache mit dem Eigentümer durchgeführt. Beeinträchtigungen der Drainageleistung sind nicht zu befürchten.

Beschlussvorschlag:

Der Befürchtung, dass die Drainage eines Grundstücks beeinträchtigt werde, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.56)

- 2.8.14** Ein Eigentümer einer landwirtschaftlichen Nutzfläche befürchtet, dass neben einer Flächeninanspruchnahme für den Straßenbau weitere Flächeninanspruchnahmen für Ausgleichsflächen für den Ausbau der Eschstraße die Landwirte zusätzlich belasten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der zur Umsetzung des Bebauungsplans erforderliche Grunderwerb beinhaltet auch die Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Plans selbst. Da der erforderliche Ausgleich nicht vollständig innerhalb des Plangebietes umgesetzt werden kann, ist als Ersatzmaßnahme die Aufwertung eines Gewässers südlich von Amelsbüren geplant. Landwirte im Bereich Eschstraße sind dadurch nicht betroffen.

Beschlussvorschlag:

Der Befürchtung, dass neben der Flächeninanspruchnahme für den Straßenbau weitere Flächeninanspruchnahmen für Ausgleichsflächen die Landwirte zusätzlich belasten, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.57)

- 2.8.15** Mehrere Eingeber wenden ein, dass sie sich getäuscht fühlen, da beim Kauf Ihrer Grundstücke von einem Ausbau der Eschstraße als Zubringer zur Umgehung nie die Rede gewesen sei.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Planungen der Stadt Münster zu einem Anschluss der Eschstraße an die Ortsumgehung bestehen seit vielen Jahren.

Der Bebauungsplan Nr. 389 Wolbeck – Eschstraße / Goldbrink vom 14.01.1994 weist daher eine öffentliche Verkehrsfläche in ca. 10 m Breite zum Ausbau der Eschstraße aus. Ferner enthält der Bebauungsplan den Hinweis: „Eschstraße - Anbindung an die L 585n möglich“. Den Käufern von Grundstücken und Immobilien hätte es anheim gestanden, sich bei der Fachverwaltung über die bestehenden Planungen im Umfeld ihrer Grundstücke zu informieren.

Beschlussvorschlag:

Dem Einwand, dass Käufer von Grundstücken getäuscht wurden, da von einem Ausbau der Eschstraße als Zubringer zur Umgehungsstraße nie die Rede gewesen sei, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.58)

- 2.8.16** Ein Eingeber spricht sich dagegen aus, dass der Entwässerungsgraben an der Eschstraße entfallen soll.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Aufgabe des Entwässerungsgrabens ist erforderlich, um Flächen für den geplanten Straßenausbau mit den erforderlichen Nebenanlagen zu gewinnen. Die erforderliche Entwässerung bleibt jedoch gewährleistet, da mit dem Ausbau der Eschstraße auch der Bau eines Regenwasserkanals erfolgt. Hierüber erfolgt künftig auch die Entwässerung der nördlich an die Eschstraße angrenzenden Grundstücke.

Beschlussvorschlag:

Dem Einspruch gegen den Wegfall des Entwässerungsgrabens wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.59)

2.9 Stellungnahmen zum Themenkomplex Bebauungsplanverfahren

- 2.9.1** Der Verein Rettet-den-Esch e.V. vertritt die Auffassung, dass die Straßenplanung durch einen Bebauungsplan im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB nicht erforderlich ist.

Begründet wird diese Auffassung damit, dass nach der Rechtsprechung Straßenplanungen durch Bebauungspläne nur für Planungen mit örtlichem Bezug gerechtfertigt seien. Wesentlicher Planungsanlass sei aber, die Eschstraße so auszubauen, dass sie die Funktion einer Durchgangsstraße erhalte. Mit dem Ausbau der Eschstraße werde eine neue Ost-West-Verbindung zwischen Telgter Straße und Umgehungsstraße geschaffen, wodurch die Erschließungsfunktion für die angrenzenden Wohngebiete in den Hintergrund trete.

Da die Straßenplanung insgesamt einen überörtlichen Bezug aufweise, sei sie im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB nicht erforderlich.

Stellungnahme der Verwaltung:

Für die Prognoseberechnungen im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Wolbeck wurden sowohl die Kfz-Fahrten der Münsteraner als auch die Umlandverkehre berücksichtigt. Nach den vorliegenden Berechnungen werden keine nennenswerten überregionalen Verkehrsströme über die genannte Achse durch Wolbeck geführt. Dieses Ergebnis ist nachvollziehbar und plausibel, denn es gibt auch keine bedeutende Relation, die entsprechende überregionale Verkehrsströme erzeugen könnte. Sicherlich wird es vereinzelte Kfz-Fahrten aus dem Raum Telgte/Warendorf in den Süden der Stadt Münster geben, die über die Eschstraße fahren. Diese vereinzelten Fahrten sind rechnerisch aber nicht nachweisbar. Der überregionale Verkehr wird weiterhin das entsprechend gut ausgebaut überregionale Straßennetz nutzen, um aus Ostwestfalen den Süden der Stadt Münster zu erreichen. Die Eschstraße hat somit überwiegend einen örtlichen Bezug.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass ein Bebauungsplan für die Eschstraße im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB nicht erforderlich sei, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.60)

- 2.9.2** Der Verein Rettet-den-Esch e.V. ist der Auffassung, dass eine Vorgabe zum Ausbau der Eschstraße durch die planfestgestellte Ortsumgehung nicht gegeben ist.

Der Verein begründet dies damit, dass trotz der planfestgestellten Trasse mit Anschluss der Eschstraße eine andere planerische Konzeption seitens der Stadt noch möglich sei. Im Falle des Nichtausbaus der Eschstraße könne das Anschlussstück entfallen und entweder im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses zunächst nicht ausgebaut werden oder aber unter teilweiser Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses endgültig darauf verzichtet werden. Des Weiteren wird angeführt, dass die Ortsumgehung nicht erst durch den Anschluss der Eschstraße ihre Verkehrsbedeutung erhalte. Dem Vorhabenträger der Umgehungsstraße sei es gleichgültig gewesen, ob eine Anbindung der Eschstraße erfolge. Es sei Wunsch der Stadt im Planfeststellungsverfahren gewesen, eine Anbindung der Eschstraße vorzusehen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Ausführungen des Vereins retten den Esch e.V. hinsichtlich der Anbindung der Eschstraße an die Umgehungsstraße sind nicht zutreffend.

Bereits in der Vorplanung des Landesstraßenbauamtes Münster aus dem Jahre 1993 ist eine höhengleiche Kreuzung zwischen Ortsumgehung und Eschstraße vorgesehen. Im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens nach UVP-G NW und § 37 StrWG NW hat dann der Haupt- und Finanzausschuss des Rates der Stadt Münster beschlossen:

„ [...] Für den Wohnbereich Wolbeck-Mitte/Nord ist die Eschstraße als direkte Anbindung an die Westumgehung Wolbeck einzuplanen. Die Gestaltung der Eschstraße und die Einbindung in das Landschaftsbild wird von der Stadt Münster geplant und mit dem Landesstraßenbauamt abgestimmt. [...] “

Begründet wurde diese Forderung seinerzeit mit dem Ergebnis der Verkehruntersuchung IVV-Aachen aus dem Jahr 1990.

Der Rechtsnachfolger des Landesstraßenbauamtes, der Landesbetrieb Straßenbau NRW, hat im Planfeststellungsverfahren zum Neubau der Ortsumgehung Wolbeck im Jahre 2003 ebenfalls einen höhengleichen Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage zur Verknüpfung von Ortsumgehung und Eschstraße vorgesehen. Der Forderung der Stadt Münster, eine Verknüpfung mittels Kreisverkehr zu planen, wurde im Planfeststellungsverfahren nicht gefolgt.

Sofern, wie von den Eingebnern vorgeschlagen, auf eine Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung verzichtet würde, müsste eine andere verkehrssichere Lösung zur Querung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie des landwirtschaftlichen Verkehrs zur Querung der Ortsumgehung geschaffen werden, was eine Änderung des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses zur Folge hätte. Somit ist ein Zusammenhang zwischen der Planung zur Eschstraße und zur planfestgestellten Umgehungsstraße durchaus gegeben.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass eine Vorgabe zum Ausbau der Eschstraße durch die geplante Ortsumgehung nicht gegeben sei, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.61)

- 2.9.3** Der Verein Rettet-den-Esch e.V. ist der Auffassung, dass der Bebauungsplan Nr. 533 keine eigene Verkehrsbedeutung hat und daher im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB nicht erforderlich ist.

Begründet wird diese Auffassung damit, dass es ausdrückliches Planungsziel der Stadt sei, eine leistungsfähige Verbindung zwischen Münsterstraße und Ortsumgehung zu schaffen. Dieses Ziel sei aber durch den Bebauungsplan Nr. 533 nicht zu erreichen, da er nur den Abschnitt zwischen Ortsumgehung und Silberbrink betrifft. Um das Planungsziel zu verwirklichen sei es erforderlich, auch den Abschnitt zwischen Silberbrink und Münsterstraße in die Planung einzubeziehen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Bestandteil der verkehrstechnischen Planungen war natürlich die gesamte Eschstraße von der Münsterstraße bis zur Ortsumgehung. Das Teilstück der Eschstraße zwischen Silberbrink und Münsterstraße ist mit Nebenanlagen (beidseitig getrennte Rad- und Gehwege) ausgebaut. Außer einer Beseitigung von zwei Einengungen, die keine wesentliche Änderung der Straße im Sinne der 16. BImSchV darstellen, bedarf es keiner weiteren baulichen Veränderung. Auch am Knotenpunkt Münsterstraße / Eschstraße / Am Borggarten sind keine baulichen Veränderungen geplant, da dieser nach Fertigstellung der Umgehungsstraße entlastet ist und eine ausreichende Leistungsfähigkeit auch mit Anbindung der Eschstraße aufweist. Insofern konnte das Bebauungsplanverfahren auf den auszubauenden Teil der Eschstraße beschränkt werden. Der Bebauungsplan Nr. 533 hat einen eigenen Verkehrswert, da er die Grundlage zum Ausbau der Eschstraße zwischen dem bereits ausgebauten Teil der Eschstraße und der Umgehungsstraße bildet.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass der Bebauungsplan Nr. 533 keine eigene Verkehrsbedeutung habe und daher im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB nicht erforderlich sei, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.62)

- 2.9.4** Ein Eingeber erwartet, dass die Stellungnahmen zu den Eingaben und die Gesamtabwägung nicht durch einen Mitarbeiter der Stadt Münster sondern durch einen unabhängigen Gutachter durchgeführt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das BauGB sieht eine Bearbeitung der Stellungnahmen durch einen unabhängigen Gutachter nicht vor. Die Verwaltung bereitet lediglich die Stellungnahmen und die Beschlussvorschläge vor. Abschließend entscheidend, und damit auch zuständig für die Gesamtabwägung, ist der Rat.

Beschlussvorschlag:

Der Erwartung, die Bearbeitung der Stellungnahmen und eine Gesamtabwägung durch einen unabhängigen Gutachter durchführen zu lassen, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.63)

- 2.9.5** Neun Eingeber sind der Auffassung, dass keine Alternativen geprüft wurden und daher der Bebauungsplan abwägungsfehlerhaft ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Auffassung, es seien keine Alternativen geprüft worden, ist unzutreffend. Es wurde sowohl die Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante) als auch eine Anbindung der Straße Wolbecker Windmühle an die Ortsumgehung geprüft. Die Varianten sind in den Abschnitten 7.5 und 7.6 der Begründung zum Bebauungsplan beschrieben.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass keine Alternativen geprüft wurden und der Bebauungsplan daher abwägungsfehlerhaft sei, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.64)

- 2.9.6** Ein Eingeber beanstandet, dass die Anlieger nicht direkt über das Vorhaben informiert wurden.

Stellungnahme der Verwaltung:

In § 3 BauGB ist die Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der Aufstellung von Bauleitplänen geregelt. Nach § 3 (2) ist die öffentliche Auslegung von Bebauungsplänen ortsüblich bekannt zu machen. Die ortsübliche Bekanntmachung in Münster ist eine Veröffentlichung im Amtsblatt und in den amtlichen Mitteilungen der Tageszeitungen. Eine direkte Information der Anlieger ist nicht vorgesehen.

Eine direkte Information der Anlieger ist auch deshalb nicht möglich, weil der Stadt Münster lediglich die Eigentumsverhältnisse der angrenzenden Grundstücke bekannt sind, aber nicht die Miet- und Pachtverhältnisse.

Beschlussvorschlag:

Der Beanstandung darüber, dass die Anlieger nicht direkt über das Vorhaben informiert wurden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.65)

- 2.9.7** Ein Eingeber beanstandet, dass die Pläne nicht in Wolbeck ausgelegt wurden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die ortsübliche Auslegung der Pläne erfolgt im Kundenzentrum des Stadthauses 3. Für weitergehende Informationen können die Pläne auch im Internet eingesehen werden.

Beschlussvorschlag:

Der Beanstandung, dass die Pläne nicht in Wolbeck ausgelegt wurden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.66)

- 2.9.8** Zwei Eingeber sind der Auffassung, dass die Eschstraße nicht in eine Hauptverkehrsstraße umgewandelt werden kann, da der Abschnitt zwischen Münsterstraße und Silberbrink nach KAG abgerechnet wurde.

Stellungnahme der Verwaltung:

Es ist zutreffend, dass der jetzt vorhandene Ausbau nach den Bestimmungen des KAG NW abgerechnet wurde. Von den Anliegern wurden Beiträge erhoben.

Die Gemeinde kann nach der Abrechnung von Baumaßnahmen Änderungen an der Straße vornehmen, wenn dies durch Zeitablauf oder eine veränderte Verkehrssituation im gemeindlichen Interesse liegt.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, die Eschstraße könne nicht zur Hauptverkehrsstraße umgewandelt werden, da der Abschnitt zwischen Münsterstraße und Silberbrink nach KAG abgerechnet wurde, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.67)

- 2.9.9** Fünf Eingeber sind der Meinung, dass die für die Abwägung relevanten Zahlen und Fakten nicht hinreichend und nachvollziehbar beschrieben wurden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Alle für die Abwägung relevanten Zahlen und Fakten sind in der Begründung zum Bebauungsplan genannt. Vertiefende Angaben sind aus den für den Bebauungsplan erstellten Fachgutachten, die auch Bestandteil der Offenlegung waren, ersichtlich.

Beschlussvorschlag:

Der Meinung, dass die für die Abwägung relevanten Zahlen und Fakten nicht hinreichend und nachvollziehbar beschrieben wurden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.68)

- 2.9.10** Ein Eingebener ist der Meinung, dass Planungsfehler und Absprachemängel zwischen den beiden Baulastträgern der Umgehungsstraße und der Eschstraße vorliegen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Absprachemängel und Planungsfehler zwischen den Baulastträgern der Umgehungsstraße und Eschstraße liegen nicht vor.

Beschlussvorschlag:

Der Meinung, es gäbe Absprachemängel und Planungsfehler zwischen den beiden Baulastträgern der Umgehungsstraße und der Eschstraße, wird nicht gefolgt.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.1.69)

- 3.** Aufgrund der zwischenzeitlich erfolgten Detailplanung ist es geboten, die innere Aufteilung der Verkehrsfläche im westlichen Teilbereich dahingehend zu ändern, dass der ursprünglich am nördlichen Plangebietsrand vorgesehene Entwässerungsgraben in die Mitte verlegt wird und stattdessen der gemeinsame Geh- und Radweg an den nördlichen Rand des Plangebiets rückt. Die Änderung betrifft nur den Teilbereich westlich der Wohnbebauung am Tönne-Vormann-Weg. Die Lage der Kfz-Fahrstreifen, die Festsetzungen zu den anzupflanzenden Bäumen und die festgesetzten Lärmschutzwände werden nicht verändert. Die vorgesehenen Änderungen beziehen sich lediglich auf die innere Einteilung der Verkehrsfläche. Eine erneute Offenlegung ist daher nicht erforderlich.

(Anlage 1, Beschlusspunkt 1.3)