

Stellungnahmen zur erneuten Offenlegung

im Rahmen des ergänzenden Verfahrens im Sinne von § 214 (4) BauGB 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 Technik GmbH | 1 |
| 1.3 münsterNetz GmbH | 2 |
| 1.4 Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen | 2 |
| 1.5 Handwerkskammer Münster | 3 |
| 1.6 Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Münsterland | 3 |
| 2 Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern | 3 |
| 2.1 Stellungnahmen zum Themenkomplex Verkehrsprognose / Verkehrsentwicklung | 3 |
| 2.2 Stellungnahmen zum Themenkomplex Finanzen | 20 |
| 2.3 Stellungnahmen zum Themenkomplex Umweltschutz / Erholung | 25 |
| 2.4 Stellungnahmen zum Themenkomplex Friedhof | 29 |
| 2.5 Stellungnahmen zum Themenkomplex Verkehrssicherheit | 31 |
| 2.6 Stellungnahmen zum Themenkomplex Verkehrsregelung | 36 |
| 2.7 Stellungnahmen zum Themenkomplex Lärmschutz | 37 |
| 2.8 Stellungnahmen zum Themenkomplex Bebauungsplaninhalt | 41 |
| 2.9 Stellungnahmen zum Themenkomplex Bebauungsplanverfahren | 46 |

Während der öffentlichen Auslegung des Entwurfs des Bebauungsplans Nr. 533 im Rahmen des ergänzenden Verfahrens im Sinne von § 214 (4) BauGB wurden 635 Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern, davon eine Stellungnahme des Vereins „Rettet-den-Esch e.V.“ 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 Technik GmbH

- 1.2.1** Die Deutsche Telekom Technik GmbH teilt mit, dass die Stellungnahme des Amtsvorgängers Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH vom 12.08.2010 inhaltlich unverändert gilt.

Die Deutsche Telekom Netzproduktion teilte in ihrer Stellungnahme vom 12.08.2010 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 3, Beschlusspunkt 1.2.1)

1.3 münsterNetz GmbH

1.3.1 Die münsterNetz GmbH teilt mit, dass sich im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 533 Versorgungsleitungen der münsterNetz GmbH (Gas-, Wasser- und Stromversorgung), sowie Beleuchtungskabel der Stadtwerke Münster GmbH befinden. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Leitungen frei von Anlagen und Bäumen bleiben müssen. Der östlich liegende vorgeschlagene Baumstandort an Hausnummer 1 befindet sich auf einer Gasleitung. Zudem liegt eine Gasleitung vor Hausnummer 1 an einer Stelle, an der eine Lärmschutzwand geplant ist. Die münsterNetz GmbH bittet um besondere Vorsicht bei Tiefbauarbeiten in diesem Bereich. Sofern sichergestellt ist, dass keine negativen Auswirkungen auf die Versorgungsleitungen eintreten, gibt die münsterNetz GmbH ihre Zustimmung.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung wird im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der münsterNetz GmbH prüfen, wie deren Belange berücksichtigt werden können und ob ggf. vorhandene Leitungen zu verlegen sind.

Beschlussvorschlag:

Der Anregung der münsterNetz GmbH, bei den Tiefbauarbeiten sicherzustellen, dass keine negativen Auswirkungen auf die Versorgungsleitungen eintreten, wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.2.2)

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

Diese Anregung des Vereins Rettet-den-Esch e.V. wurde bereits zur ersten Offenlegung vorgetragen und wird aufrechterhalten.

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 den 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, das 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 3, 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.

Diese Anregung des Vereins Rettet-den-Esch e.V. wurde bereits zur ersten Offenlegung vorgetragen und wird aufrechterhalten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Täglich werden im Stadtgebiet von Münster 1,4 Millionen Wege und Fahrten von Münsteranern und Pendlern zurückgelegt. 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 3, 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.

Diese Anregung des Vereins Rettet-den-Esch e.V. wurde bereits zur ersten Offenlegung vorgetragen und wird aufrechterhalten.

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 3, 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 / 24 h 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 Eingeborbenen gehen davon aus, dass der Ziel- und Quellverkehr aus dem Bereich Tönne-Vormann-Weg in Richtung Westen um 400 Kfz / 24 h höher sei, als in Richtung Osten. Aktuell betrage die Höhe des Ziel- und Quellverkehrs nur 200 Kfz / 24 h.

Diese Anregung des Vereins Rettet-den-Esch e.V. wurde bereits zur ersten Offenlegung vorgetragen und wird aufrechterhalten.

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 / 24 h. Mit dem Verkehrsmodell kann das Verkehrsaufkommen nur in Größenordnungen simuliert und dargestellt werden. Belastungssprünge von 100 Kfz / 24 h 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 3, 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 / 24 h 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.

Diese Anregung des Vereins Rettet-den-Esch e.V. wurde bereits zur ersten Offenlegung vorgetragen und wird aufrechterhalten.

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 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.

Beschlussvorschlag:

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

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.5)

- 2.1.6** Der Verein Rettet-den-Esch e.V. vertritt erneut die Auffassung, dass die Verkehre aus Osten nicht hinreichend ermittelt wurden. Begründet wird diese Auffassung u. a. damit, dass die Eschstraße die Funktion einer Kreisstraße übernehmen soll. Dies stehe im Widerspruch zur Aussage der Verwaltung, dass auf der Eschstraße keine nennenswerten überregionalen Verkehrsströme zu erwarten sind.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Übernahme der Funktion einer Kreisstraße hat keinen Einfluss auf die Höhe des Lkw-Anteils auf der Eschstraße. Entscheidend sind die Verkehrsbeziehungen im Straßennetz. Diese wurden bei der Prognose hinreichend berücksichtigt.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass die Verkehre aus Osten nicht hinreichend ermittelt wurden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.6)

- 2.1.7** 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 / 24 h, ohne Anbindung 1600 Kfz / 24 h, mit Anbindung Wolbecker Windmühle 2500 Kfz / 24 h. Das bedeutet nach Auffassung der Eingeber, 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.

Diese Anregung des Vereins Rettet-den-Esch e.V. wurde bereits zur ersten Offenlegung vorgetragen und wird aufrechterhalten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verkehrsbelastungen für die Straßenabschnitte im Untersuchungsgebiet Wolbeck werden immer im Netzzusammenbehang 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 3, Beschlusspunkt 1.1.7)

- 2.1.8** 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 / 24 h (statt heute 1300 Kfz / 24 h) und ohne Anbindung 2300 Kfz / 24 h. Die Differenz von 600 Kfz / 24 h sei nicht plausibel, da die Zumbuschstraße als Alternativroute nach Albersloh von untergeordneter Bedeutung ist und sie keine Anbindung an die Umgehungsstraße erhält.

Diese Anregung des Vereins Rettet-den-Esch e.V. wurde bereits zur ersten Offenlegung vorgetragen und wird aufrechterhalten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verkehrsbelastungen für die Straßenabschnitte im Untersuchungsgebiet Wolbeck werden immer im Netzzusammenbehang 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 Fahrbeziehungen, 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 3, Beschlusspunkt 1.1.8)

- 2.1.9** 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 / 24 h mehr als doppelt so hoch belastet wird als mit Anbindung der Eschstraße (3100 Kfz / 24 h). Da in diesem Planfall nur 1.900 Kfz / 24 h aus Wolbeck Nord zusätzlich in den Ortskern fahren, sei die Belastung nicht plausibel.

Diese Anregung des Vereins Rettet-den-Esch e.V. wurde bereits zur ersten Offenlegung vorgetragen und wird aufrechterhalten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verkehrsbelastungen für die Straßenabschnitte im Untersuchungsgebiet Wolbeck werden immer im Netzzusammenbehang 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 3, Beschlusspunkt 1.1.9)

- 2.1.10** 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 / 24 h beträgt der Lkw-Anteil ca. 200 Lkw / 24 h. 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 / 24 h liegen und damit deutlich unter dem für die Eschstraße prognostizierten Wert von 6 %.

Diese Anregung des Vereins Rettet-den-Esch e.V. wurde bereits zur ersten Offenlegung vorgetragen und wird aufrechterhalten.

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 3, Beschlusspunkt 1.1.10)

- 2.1.11** Der Verein Rettet-den-Esch e.V. bezweifelt erneut die Richtigkeit der Höhe der Lkw-Prognose. Begründet wird diese Auffassung damit, dass die Eschstraße die Funktion einer Kreisstraße übernehmen soll.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Übernahme der Funktion einer Kreisstraße hat keinen Einfluss auf die Höhe des Lkw-Anteils auf der Eschstraße. Entscheidend sind die Verkehrsbeziehungen im Straßennetz. Diese wurden bei der Prognose hinreichend berücksichtigt.

Beschlussvorschlag:

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

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.10)

- 2.1.12** Der Verein Rettet-den-Esch e.V. und weitere Eingeber 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.

Diese Anregung des Vereins Rettet-den-Esch e.V. wurde bereits zur ersten Offenlegung vorgetragen und wird aufrechterhalten.

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 / 24 h.

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 3, Beschlusspunkt 1.1.11)

- 2.1.13** Der Verein Rettet-den-Esch e.V. vertritt die Auffassung, dass das verwendete Abwägungsmaterial überholt ist. Begründet wird diese Auffassung damit, dass die Planungen zur Ortskerngestaltung nicht in die Abwägung einbezogen wurden. Insbesondere die geplante Temporeduzierung von 30 auf 20 km/h und / oder die Verengungen im Ortskern bzw. die komplette Sperrung für den Durchgangsverkehr sind nicht in den Prognosen berücksichtigt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Bei den Prognoseberechnungen zur Eschstraße wurden für die Ortsdurchfahrt von Wolbeck höhere Netzwidestände unterstellt. Die Erhöhung der Netzwidestände simulierten entsprechende Geschwindigkeitsreduzierungen oder auch einen möglichen Rückbau der Ortsdurchfahrt. Wie dabei die Ortskerngestaltung im Detail aussieht, ist bei Prognoseberechnungen mit dem Verkehrsmodell der Stadt Münster unerheblich.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, das verwendete Abwägungsmaterial sei überholt, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.12)

- 2.1.14** Der Verein Rettet-den-Esch e.V. vertritt die Auffassung, dass die Alternative „Anbindung Wolbecker Windmühle“ nicht hinreichend geprüft wurde.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Planfall „Anbindung Wolbecker Windmühle“ wurde nach der gleichen Methodik gerechnet, wie alle anderen Prognosen / Planfälle. Nur so können die Auswirkungen unterschiedlicher Maßnahmen miteinander verglichen und bewertet werden. Zum Einsatz kamen die üblichen anerkannten Berechnungsverfahren (vgl. auch Stellungnahme zu 2.1.1).

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass der Planfall „Anbindung Wolbecker Windmühle“ nicht hinreichend geprüft wurde, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.13)

- 2.1.15** Es wird die Auffassung vertreten, dass für den innerörtlichen Verkehr die Eschstraße aufgrund der Länge des Verkehrsweges keine Alternative darstellt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Siehe Stellungnahme zu lfd. Nr. 2.1.12

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass die Eschstraße für den innerörtlichen Verkehr aufgrund der Länge des Verkehrsweges keine Alternative darstellt, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.14)

- 2.1.16** Es wird die Auffassung vertreten, dass im Vorfeld keine spezifizierten Verkehrserhebungen 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 Auffassung, dass im Vorfeld keine spezifizierten Verkehrserhebungen nach Ziel-, Quell- und Binnenverkehr durchgeführt wurden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.15)

- 2.1.17** Es wird die Auffassung vertreten, dass für die Umsetzung des städtebaulichen Entwicklungskonzepts ein Ausbau der Eschstraße nicht erforderlich sei.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das städtebauliche Entwicklungskonzept sieht für den Ortskern Wolbecks die Umgestaltung und Ausweisung der Münsterstraße als „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ vor. Zur Einrichtung verkehrsberuhigter Geschäftsbereiche müssen bestimmte Vorgaben der StVO erfüllt werden. U. a. darf der Durchgangsverkehr in dem betrachteten Straßenabschnitt nur von untergeordneter Bedeutung sein. Diese Anforderung lässt sich nur mit einem Ausbau und mit einer Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung erreichen.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass für die Umsetzung des städtebaulichen Entwicklungskonzepts ein Ausbau der Eschstraße nicht erforderlich sei, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.16)

- 2.1.18** Es wird beanstandet, dass keine alternativen Streckenverläufe untersucht wurden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Abstand zwischen dem Ende des ausgebauten Teilabschnitts östlich der Ortsumgehung und der Zufahrt zum Recyclinghof beträgt lediglich 370 m. Alternative Streckenverläufe für einen derart kurzen Straßenabschnitt sind nicht möglich. Der übrige Bereich der auszubauenden Straße wird im Norden durch das Baugebiet Tönne-Vormann-Weg und im Süden durch den Friedhof begrenzt, sodass auch hier keine alternativen Streckenverläufe möglich sind.

Beschlussvorschlag:

Der Beanstandung, dass keine alternativen Streckenverläufe untersucht wurden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.17)

- 2.1.19** Es wird beanstandet, dass keine aktuellen Verkehrszählungen zugrunde gelegt wurden. Die Spitzenstundenbelastungen im Ortskern haben in den letzten Jahren abgenommen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Münster werden die Verkehrsbelastungen laufend erhoben. Somit kann sichergestellt werden, dass die verwendeten Daten nie älter als 5 Jahre sind.

Beschlussvorschlag:

Der Beanstandung, dass keine aktuellen Verkehrszählungen zugrunde gelegt wurden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.18)

- 2.1.20** Es wird beanstandet, dass der Unterschied zwischen den Verkehrsbelastungen der Planfeststellung und der Verwaltungsvorlage V/0986/2003 mehr als 50 % beträgt und die Verkehrswerte daher widersprüchlich sind.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verkehrsuntersuchung im Rahmen der Planfeststellung zur Ortsumgehung wurde mit einem anderen Verkehrssimulationsmodell erarbeitet, als die Verkehrsuntersuchung der Stadt Münster. Eventuelle Unterschiede sind systembedingt, da das Modell der Stadt Münster kleinräumiger rechnet.

Beschlussvorschlag:

Der Beanstandung, dass der Unterschied zwischen den Verkehrsbelastungen der Planfeststellung und der Verwaltungsvorlage V/0986/2003 mehr als 50% beträgt und daher die Verkehrswerte widersprüchlich sind, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.19)

- 2.1.21** Es wird die Auffassung vertreten, dass der Ausbau der Eschstraße keine wesentliche Entlastung des Ortskerns bringe.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Wolbeck wurde ermittelt, dass durch den Ausbau der Eschstraße eine Verkehrsreduzierung von ca. 2000 Kfz / 24 h im Ortskern von Wolbeck erreicht wird (Vergleich Prognose FNP mit Planfall ohne Anbindung Eschstraße).

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass der Ausbau der Eschstraße keine wesentliche Entlastung des Ortskerns bringe, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.20)

- 2.1.22** Es wird vorgeschlagen, 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 3, Beschlusspunkt 1.1.21)

- 2.1.23** Es wird beanstandet, dass keine Alternativlösungen ohne Ausbau der Eschstraße untersucht wurden.

Stellungnahme der Verwaltung:

In der Verkehrsuntersuchung Wolbeck wurden neben dem Planfall „mit Anbindung Eschstraße an die Ortsumgehung“ die Planfälle „ohne Anbindung Eschstraße an die Ortsumgehung“ und „Anbindung der Wolbecker Windmühle an die Ortsumgehung“ untersucht und bewertet.

Beschlussvorschlag:

Der Beanstandung, dass keine Alternativlösungen ohne Ausbau der Eschstraße untersucht wurden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.22)

- 2.1.24** Es wird befürchtet, dass ein Ausbau der Eschstraße Verkehrsströme von Hiltrup nach Telgte anziehe.

Stellungnahme der Verwaltung:

Siehe Stellungnahme zu lfd. Nr. 2.1.33

Beschlussvorschlag:

Der Befürchtung, dass ein Ausbau der Eschstraße Verkehrsströme von Hiltrup nach Telgte anziehe, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.23)

- 2.1.25** Es wird befürchtet, dass durch den Ausbau der Eschstraße und durch die Anbindung an die Umgehungsstraße zusätzlicher regionaler und überregionaler Verkehr angezogen wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung lassen 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 entsprechende Rückschlüsse zu.

Beschlussvorschlag:

Der Befürchtung, dass durch den Ausbau der Eschstraße und durch die Anbindung an die Umgehungsstraße zusätzlicher regionaler und überregionaler Verkehr angezogen wird, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.24)

- 2.1.26** Es wird die Auffassung vertreten, dass Anreize geschaffen werden sollten, alternative Verkehrsmittel zu nutzen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Ziel, die Ortsdurchfahrt nachhaltig vom Kfz-Verkehr zu entlasten kann alleine durch eine Förderung alternativer Verkehrsmittel 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 hoch 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 Auffassung, Anreize zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel zu schaffen, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.25)

- 2.1.27** Es wird befürchtet, dass die Straße Am Borggarten durch den Ausbau der Eschstraße stärker belastet wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Wolbeck wurde die Verkehrsbelastung für die Straße Am Borggarten ermittelt. Ein Vergleich der Ist-Situation (vor Ausbau Ortsumgehung) mit dem Planfall Prognose FNP zeigt eine Abnahme der Verkehrsbelastung auf der Straße Am Borggarten von ca. 1000 Kfz / 24 h.

Beschlussvorschlag:

Der Befürchtung, dass die Straße Am Borggarten durch den Ausbau der Eschstraße stärker belastet wird, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.26)

- 2.1.28** Es wird befürchtet, dass Silberbrink und Lerschmehr als Zubringer zur Münsterstraße genutzt werden und dadurch ihren Charakter als Wohnstraßen verlieren.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verkehrsuntersuchung berücksichtigt 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 kann ausgeschlossen werden, dass Silberbrink und Lerschmehr in nennenswertem Umfang zusätzlich belastet werden.

Beschlussvorschlag:

Der Befürchtung, dass Silberbrink und Lerschmehr als Zubringer zur Münsterstraße genutzt werden und dadurch ihren Charakter als Wohnstraßen verlieren, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.27)

- 2.1.29** Es wird die Auffassung vertreten, dass die Eschstraße nicht zur Entlastung der Münsterstraße höher belastet werden kann. Begründet wird diese Auffassung damit, dass nicht nur die Münsterstraße zwischen Drostenhof und Ehrenmahl zum Ortskern gehört, sondern auch die Eschstraße.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Ausbau der Eschstraße mit einer Anbindung an die Umgehungsstraße erfolgt mit dem Ziel einer Entlastung der Münsterstraße im Bereich Wigbold. Unabhängig von dem städtebaulichen Ziel, die Aufenthaltsqualität im Wigbold zu verbessern, ist eine Mehrbelastung der Eschstraße zugunsten einer Entlastung der Münsterstraße auch aus verkehrlicher Sicht durchaus gerechtfertigt. Im Gegensatz zur Eschstraße, die im bereits ausgebauten Bereich über getrennte Rad- und Gehwege verfügt und im weiteren Verlauf einen gemeinsamen Geh- und Radweg erhält, verfügt die Münsterstraße teilweise nur über sehr schmale Gehwege, die nicht den Sicherheitsansprüchen genügen. Im Übrigen ist die prognostizierte Verkehrsbelastung auf beiden Straßen annähernd gleich.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass die Eschstraße nicht zur Entlastung der Münsterstraße höher belastet werden kann, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.28)

- 2.1.30** Es wird die Auffassung vertreten, dass die Verkehrsuntersuchung nicht nach Ziel-, Quell-, Binnen- und Durchgangsverkehr unterscheidet.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verkehrsuntersuchung Wolbeck wurde mit Hilfe des Verkehrsmodells der Stadt Münster ausgearbeitet. Das Modell berücksichtigt 174 innerstädtische Verkehrszellen und 47 Umlandzellen. Der Stadtteil Wolbeck umfasst dabei 4 Verkehrszellen. Somit ist sichergestellt, dass in der Verkehrsuntersuchung Ziel-, Quell-, Binnen- und Durchgangsverkehr berücksichtigt werden.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass die Verkehrsuntersuchung nicht nach Ziel-, Quell-, Binnen- und Durchgangsverkehr unterscheidet, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.29)

- 2.1.31** Es wird beanstandet, dass beim Planfall Anbindung Wolbecker Windmühle weder Methoden noch Ergebnisse in der Verkehrsuntersuchung offengelegt wurden. Es fehlen Angaben über die Vorgehensweise bei der Prognoseberechnung und darüber,

wie hoch der Einfluss objektiver / quantitativer Extrapolationskriterien und wie stark qualitative Kriterien berücksichtigt wurden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Planfall „Anbindung Wolbecker Windmühle“ wurde nach der gleichen Methodik gerechnet, wie alle anderen Prognosen / Planfälle. Nur so können die Auswirkungen unterschiedlicher Maßnahmen miteinander verglichen und bewertet werden. Zum Einsatz kamen die üblichen anerkannten Berechnungsverfahren (vgl. auch Stellungnahme zu 2.1.1).

Beschlussvorschlag:

Der Beanstandung, dass im Planfall Anbindung Wolbecker Windmühle weder Methoden noch Ergebnisse in der Verkehrsuntersuchung offengelegt wurden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.30)

- 2.1.32** Es wird beanstandet, dass eine Begründung zur Aufstufung der Eschstraße zur Kreisstraße fehle.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Festlegung der Straßenklassifizierung ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens und bedarf daher grundsätzlich keiner Aufnahme in die Begründung.

Bedingt durch den Ausbau der Umgehungsstraße (L 585 n) musste das klassifizierte Straßennetz in und um Wolbeck insgesamt neu geordnet werden. Im Rahmen dieses Verfahrens wurde entschieden, die Eschstraße in Verlängerung der Straße Am Borggarten als Kreisstraße K 3 auszuweisen um ein geschlossenes klassifiziertes Straßennetz in Wolbeck zu erhalten.

Beschlussvorschlag:

Der Beanstandung, dass eine Begründung zur Aufstufung der Eschstraße zur Kreisstraße fehle, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.31)

- 2.1.33** Es wird die Ansicht vertreten, dass durch den Ausbau der Eschstraße der überörtliche Verkehr aus Telgte und Everswinkel in den Ort geleitet wird. Durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der Achse Telgter Straße – Am Borggarten – Eschstraße wird Wolbeck zweigeteilt.

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 der Stadt Münster geben, die

über die Eschstraße fahren. Diese vereinzelt Fahrten sind rechnerisch aber nicht nachweisbar. Der überregionale Verkehr wird weiterhin das entsprechend gut ausgebaut überregionale Straßennetz nutzen.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, dass durch den Ausbau der Eschstraße der überörtliche Verkehr aus Telgte und Everswinkel in den Ort geleitet wird und durch das hohe Verkehrsaufkommen Wolbeck zweigeteilt wird, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.32)

- 2.1.34** Es wird die Auffassung vertreten, dass ohne einen kostspieligen Umbau des Knotenpunkts Münsterstraße / Am Borggarten / Eschstraße das zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht abgewickelt werden kann.

Stellungnahme der Verwaltung:

Durch den Bau der Ortsumgehung hat die Verkehrsbelastung auf der Münsterstraße abgenommen. Auch mit einer Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung kann das Verkehrsaufkommen ohne Umbau des Knotenpunktes Münsterstraße / Am Borggarten / Eschstraße abgewickelt werden.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass ohne einen kostspieligen Umbau des Knotenpunkts Münsterstraße / Am Borggarten / Eschstraße das zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht abgewickelt werden kann, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.33)

- 2.1.35** Es wird die Ansicht vertreten, dass durch den Ausbau der Eschstraße und der damit verbundenen Verkehrszunahme ein kostspieliger Umbau des Knotenpunkts Telgter Straße / Am Borggarten / Zur Walbeke notwendig wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Auch mit einer Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung kann das Verkehrsaufkommen ohne Umbau des Knotenpunkts Telgter Straße / Am Borggarten / Zur Walbeke abgewickelt werden.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass durch den Ausbau der Eschstraße ein kostspieliger Umbau des Knotenpunkts Telgter Straße / Am Borggarten / Zur Walbeke notwendig wird, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.34)

- 2.1.36** Es wird die Auffassung vertreten, dass keine Prognosen vorliegen, wie sich der Verkehr im Ortskern verändert, wenn die Eschstraße nicht gebaut wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

In der Verkehrsuntersuchung Wolbeck wurde eine Verkehrsprognose für den Planfall ohne Anbindung der Eschstraße an die Umgehungsstraße ermittelt und dargestellt.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass keine Prognosen darüber vorliegen, wie sich der Verkehr im Ortskern verändert, wenn die Eschstraße nicht gebaut wird, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.35)

- 2.1.37** Es wird die Auffassung vertreten, dass es sich bei der Verkehrsuntersuchung Wolbeck um eine kleinräumige Verkehrsuntersuchung handelt. Verkehrssimulationsverfahren können jedoch nur bei großräumigen Verkehrsverbindungen sinnvoll eingesetzt werden und sind bei kleinräumigen Simulationen fehleranfällig.

Stellungnahme der Verwaltung:

Bei der Verkehrsuntersuchung Wolbeck handelt es sich um eine großräumige Verkehrsuntersuchung.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass es sich bei der Verkehrsuntersuchung Wolbeck um eine kleinräumige Verkehrsuntersuchung handelt und das Verkehrssimulationsverfahren deshalb nicht eingesetzt werden kann, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.36)

2.2 Stellungnahmen zum Themenkomplex Finanzen

- 2.2.1** Es wird angeregt, mit der Kampagne „Kopf an – Motor aus“ eine Verkehrsreduzierung durchzuführen. Mit dieser Kampagne konnte in anderen Städten mit einem sehr geringen finanziellen Aufwand eine dauerhafte Reduzierung des Verkehrs um 25 % erreicht werden. Im Falle Wolbeck müssten dann nur ca. 0,75 % der Kosten für den Ausbau und die Anbindung der Eschstraße aufgewendet werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Umweltbundesamt hat 2009/2010 die Kampagne "Kopf an – Motor aus" in insgesamt 9 Modellstädten durchgeführt. Die Stadt Münster hatte sich hierfür ebenfalls beworben, den Zuschlag aber nicht erhalten. Im Rahmen der Kampagne wurde mit sehr aufwendigen, plakativen Maßnahmen dafür geworben, das Auto auch mal stehen zu lassen und an dessen Stelle das Fahrrad zu nutzen oder zu Fuß zu gehen. Die Evaluierung ergab, dass ca. 25 % derer, welche die Kampagne wahrgenommen hatten (ca. 50 %), ihr Verkehrsverhalten überdacht haben. Dies allerdings überwiegend im Freizeitverkehr. Die Kampagne wurde 2011 vom Umweltbundesamt eingestellt. Derzeit bereitet die Stadt Münster eine eigene Kampagne zur umweltgerechten Mobilität vor.

Die Stadt Münster betreibt seit vielen Jahren sehr erfolgreich eine Verkehrspolitik mit dem Ziel einer umweltgerechten Mobilität. Die letzte Erhebung im Jahr 2013 zur Verkehrsmittelwahl ergab, dass nur noch 29 % der Wege der Münsteraner Bevölkerung mit dem Kfz zurückgelegt werden. Aber auch für diese Restgröße muss die erforderliche Straßeninfrastruktur vorgehalten werden. Für die Eschstraße bedeutet

das, dass die Umgehung Wolbeck ohne die Anbindung der Eschstraße die Entlastungswirkung für Wolbeck nicht entfalten kann.

Beschlussvorschlag:

Der Anregung, die Kampagne „Kopf an – Motor aus“ durchzuführen, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.37)

- 2.2.2** Es wird angeregt, dass aufgrund der angespannten Finanzlage der Stadt Münster die Finanzierung anderer Maßnahmen mehr im Vordergrund stehen sollte, als der Ausbau der Eschstraße.

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, die Haushaltsmittel anstelle für den Ausbau der Eschstraße für andere Maßnahmen zu verwenden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.38)

- 2.2.3** Es wird die Auffassung vertreten, dass unter Berücksichtigung der Lage der öffentlichen Haushalte die Planung nicht zu vertreten ist, da das Geld nach dem strengen Winter für die Reparatur von vorhandenen Straßen benötigt wird.

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 Auffassung, die Haushaltsmittel anstelle für den Ausbau der Eschstraße für die Reparatur von Straßen zu verwenden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.39)

- 2.2.4** Es wird die Auffassung vertreten, dass unter Berücksichtigung der Lage der öffentlichen Haushalte die Planung nicht zu vertreten ist, da das Geld nach dem Hochwasser dringend für die Reparatur von Straßen und Gebäuden benötigt wird.

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, die Haushaltsmittel anstelle für den Ausbau der Eschstraße für die Beseitigung von Hochwasserschäden an Straßen und Gebäuden zu verwenden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.40)

- 2.2.5** Es wird angeregt, dass das Geld anstelle zum Ausbau der Eschstraße zur Gestaltung des Ortskerns verwendet werden sollte, damit für Radfahrer, Mütter mit Kinderwagen und Bewohner des Achatiushauses die Situation verbessert wird.

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, die Haushaltsmittel anstelle für den Ausbau der Eschstraße für die Gestaltung des Ortskerns zu verwenden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.41)

- 2.2.6** Es wird die Auffassung vertreten, dass die Sparvorschläge aus dem Bürgerhaushalt ignoriert wurden.

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://buergerhaushalt.stadt-muenster.de/ergebnisse-der-vorjahre/buergerhaushalt-2011/vorschlaege-2011/buergerhaushalt/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 Nein-Stimmen 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 Nein-Stimmen. 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:

Der Auffassung, der Sparvorschlag aus dem Bürgerhaushalt sei ignoriert worden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.42)

- 2.2.7** Es wird die Auffassung vertreten, dass kein Geld für die Eschstraße ausgegeben werden sollte.

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, dass kein Geld für die Eschstraße ausgegeben werden sollte, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.43)

- 2.2.8** Es wird die Befürchtung geäußert, dass für den Rückbau der vorhandenen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erneut Anliegerbeiträge erhoben werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Nach dem derzeitigen Kenntnisstand löst der Rückbau der vorhandenen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen keine Beitragspflicht aus.

Beschlussvorschlag:

Der Befürchtung, dass für den Rückbau der vorhandenen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erneut Anliegerbeiträge erhoben werden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.44)

- 2.2.9** Es wird beanstandet, dass sich die Kosten für den Ausbau der Eschstraße seit der ersten Planung von 1,2 Mio. € auf 3,0 Mio. € erhöht haben.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die beanstandete Kostensteigerung von 1,2 Mio. € auf 3,0 Mio. € ist nicht nachvollziehbar, da eine Quellenangabe zu dem genannten Betrag von 1,2 Mio. € fehlt. Die Verwaltung ist sowohl in der öffentlichen Berichtsvorlage Nr. V/0606/2011 an den Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft (ASSVW) als auch in der öffentlichen Beschlussvorlage Nr. V/0547/2013 an den Rat von einer Kostenschätzung in Höhe von 2,86 Mio. € ausgegangen.

Beschlussvorschlag:

Der Beanstandung, dass sich die Kosten für den Ausbau der Eschstraße seit der ersten Planung von 1,2 Mio. € auf 3,0 Mio. € erhöht haben, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.45)

- 2.2.10** Es wird die Auffassung vertreten, dass die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im ausgebauten Teilabschnitt der Eschstraße nicht beseitigt werden können, da diese von den Anliegern bezahlt wurden.

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, dass die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im ausgebauten Teilabschnitt der Eschstraße nicht beseitigt werden können, da diese von den Anliegern bezahlt wurden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.46)

2.3 Stellungnahmen zum Themenkomplex Umweltschutz / Erholung

- 2.3.1** Es wird die Auffassung vertreten, dass durch einen Ausbau der Eschstraße ein Naherholungsgebiet / Landschaftsschutzgebiet unwiederbringlich zerstört wird. Dadurch wird der Erholungs- und Freizeitwert verschlechtert.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der westliche, landwirtschaftlich genutzte Teil der des Bebauungsplangebiets 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 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 durch den Ausbau der Eschstraße ein Naherholungsgebiet / Landschaftsschutzgebiet unwiederbringlich zerstört wird und sich dadurch der Erholungs- und Freizeitwert verschlechtert, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.47)

- 2.3.2** Es wird 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 ergibt, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.48)

- 2.3.3** Es wird die Auffassung vertreten, dass durch den Ausbau der Eschstraße ein schutzwürdiger Plaggenesch zerstört wird. Dieser Eingriff sei nicht ausgleichbar.

Stellungnahme der Verwaltung:

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

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

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

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

Auf Abschnitt 7.4.7 der Begründung und die textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan wird verwiesen.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass durch den Ausbau der Eschstraße ein schutzwürdiger Plaggenesch zerstört wird und der Eingriff nicht ausgleichbar sei, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.49)

- 2.3.4** Es wird die Ansicht vertreten, dass Lärm und Abgase das Landschaftsschutzgebiet belasten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Siehe Stellungnahme zu lfd. Nr. 2.3.1

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, dass Lärm und Abgase das Landschaftsschutzgebiet belasten, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.50)

- 2.3.5** Es wird befürchtet, dass durch die Erhöhung von Lärm, Abgasen und Feinstaub eine Gesundheitsgefährdung und eine Verminderung der Lebensqualität eintreten.

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 / 24 h 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 schallgedämmten 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 eintritt, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.51)

- 2.3.6** Es wird die Auffassung vertreten, dass die Gärten an Erholungswert verlieren.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im auszubauenden Teilabschnitt der Eschstraße sind durchgehend aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden geplant. Diese wurden so bemessen, dass in den Außenwohnbereichen (Terrassen) die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Damit wird sichergestellt, dass trotz Verkehrszunahme weiterhin eine Gartennutzung ohne Beeinträchtigungen erfolgen kann.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass die Gärten an Erholungswert verlieren, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.52)

- 2.3.7** Es wird die Ansicht vertreten, dass durch den Ausbau der Eschstraße die Feinstaubbelastung zunimmt. Dies sei bei der Planung nicht berücksichtigt worden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Siehe Stellungnahme zu lfd. Nr. 2.3.5

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, dass durch den Ausbau der Eschstraße die Feinstaubbelastung zunimmt und dies bei der Planung nicht berücksichtigt worden sei, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.53)

- 2.3.8** Es wird die Auffassung vertreten, dass durch den Straßenausbau Tiere gefährdet bzw. vertrieben werden.

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 gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt sind und somit aus Artenschutzsicht dem Vorhaben nichts entgegensteht.

Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag war Bestandteil der Offenlegung.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass durch den Straßenausbau eine Gefährdung und Vertreibung von Tieren erfolgt, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.54)

- 2.3.9** Es wird die Auffassung vertreten, dass der geplante Ausbau der Eschstraße den Zielsetzungen des Landschaftsschutzgebiets LSG – 3912 -0014 widerspricht. Diese Auffassung wird damit begründet, dass der geplante Ausbau der Eschstraße unmittelbar an das LSG grenzt und damit den Zielsetzungen „Erhalt der münsterländischen Parklandschaft“ und der „Erholungsnutzung als Sekundärnutzung“ entgegensteht.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Landschaftsplan Werse ist südlich der bestehenden Eschstraße das Landschaftsschutzgebiet „Werse-Ems-Niederung, Kreuzbach, Angel und Wolbecker Tiergarten“ festgesetzt. Die Abgrenzung erfolgt an der südlichen Katasterlinie der bestehenden Straßenparzelle. Der Bebauungsplan nimmt gleichfalls diese Linie auf und entwickelt den neuen Straßenkörper in nördliche Richtung. Somit wird das bestehende Landschaftsschutzgebiet durch den Bebauungsplan nicht tangiert und steht damit auch dessen Zielsetzungen nicht entgegen.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass der geplante Ausbau der Eschstraße den Zielsetzungen des Landschaftsschutzgebiets „Werse-Ems-Niederung, Kreuzbach, Angel und Wolbecker Tiergarten“ widerspricht, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.55)

2.4 Stellungnahmen zum Themenkomplex Friedhof

- 2.4.1** Es wird die Auffassung vertreten, dass durch die Planung die Zugänglichkeit des Friedhofs, insbesondere für ältere Menschen, erschwert wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das vorhandene Friedhofstor der Eschstraße wird mit der Aufgabe des Gehwegs geschlossen. Es wird ein neuer Friedhofszugang im Einmündungsbereich Eschstraße / Weg zum Recyclinghof angelegt. In diesem Bereich ist einerseits durch die geplante Mittelinsel eine sichere Querungsmöglichkeit gegeben. Andererseits sind durch den geplanten Parkstreifen am Weg zum Recyclinghof genügend Parkmöglichkeiten für Kurzbesuche des aktuellen Gräberfelds vorhanden. Weiterhin gibt es einen Friedhofszugang an der Aussegnungshalle in unmittelbarer Nähe des vorhandenen Friedhofsparkplatzes. Damit ist eine gute Zugänglichkeit des Friedhofs von allen Seiten gewährleistet.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass durch die Planung die Zugänglichkeit des Friedhofs, insbesondere für ältere Menschen, erschwert wird, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.56)

- 2.4.2** Es wird die Auffassung vertreten, dass die Anzahl der Parkplätze nach Ausbau der Eschstraße nicht mehr ausreichend ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

Entlang des Wegs 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.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, dass die Anzahl der Parkplätze nach Ausbau der Eschstraße nicht mehr ausreichend sei, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.57)

- 2.4.3** Es wird die Auffassung vertreten, dass die Parkmöglichkeiten und der Gehweg am Friedhof für Friedhofsbesucher erhalten bleiben müssen. Eine Verlegung der Parkplätze an die Zufahrt zum Recyclinghof wird nicht als sinnvoll erachtet.

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 Reihenhausbauung Silberbrink 1 bis 1 h 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 Gehwegs 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 Auffassung, dass der Gehweg entlang der Eschstraße im Bereich des Friedhofs erhalten bleiben muss und eine Verlegung der Parkplätze an die Zufahrt zum Recyclinghof nicht sinnvoll ist, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.58)

- 2.4.4** Es wird die Auffassung vertreten, dass durch den Ausbau der Eschstraße die Friedhofsruhe gestört wird.

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 Urnenwand errichten.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass durch den Ausbau der Eschstraße die Friedhofsruhe gestört wird, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.59)

- 2.4.5** Es wird vorgeschlagen, den Wegfall der Parkplätze auf der Eschstraße durch eine Erweiterung des vorhandenen Friedhofsparkplatzes zu kompensieren. Dies sei sinnvoller als der Bau von Stellplätzen an der Zuwegung zum Recyclinghof.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der rechtsgültige Bebauungsplan Nr. 217 „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 daher die Anlage eines Längsparkstreifens entlang des Weges zum Recyclinghof, da dort der Eingriff weniger gravierend ist.

Beschlussvorschlag:

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

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.60)

2.5 Stellungnahmen zum Themenkomplex Verkehrssicherheit

- 2.5.1** Es wird befürchtet, dass die Anbindung der Eschstraße ein erhebliches Gefährdungspotential für den Schülerverkehr nach sich zieht, insbesondere durch das starke Anwachsen des Lkw-Verkehrs.

Stellungnahme der Verwaltung:

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. Damit werden die Anforderungen für ein gefahrloses Überqueren der Eschstraße deutlich übererfüllt.

Beschlussvorschlag:

Der Befürchtung, dass der Ausbau der Eschstraße ein erhebliches Gefährdungspotential für den Schülerverkehr nach sich zieht, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.61)

- 2.5.2** Es wird befürchtet, dass sich Probleme beim Ausfahren aus den privaten Stichstraßen im Abschnitt zwischen Münsterstraße und Silberbrink ergeben werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Nach der Verkehrsuntersuchung Wolbeck 2010 wird die Eschstraße nach Ausbau und Anbindung an die Umgehungsstraße im bebauten Bereich zwischen 3.100 Kfz / 24 h und 4.300 Kfz / 24 h befahren. Bei diesen Verkehrsbelastungen ist ein Ausfahren aus den privaten Stichstraßen unter Beachtung der notwendigen Sorgfaltspflicht problemlos möglich.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, dass sich beim Ausfahren aus den privaten Stichstraßen künftig Probleme ergeben, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.62)

- 2.5.3** Es wird die Auffassung vertreten, dass der Ausbau der Eschstraße für zahlreiche Anwohner, Schüler und Radfahrer schwerwiegende Beeinträchtigungen und Gefährdungen beinhaltet (nicht näher spezifiziert).

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 der Ausbau der Eschstraße für zahlreiche Anwohner, Schüler und Radfahrer schwerwiegende Beeinträchtigungen und Gefährdungen beinhaltet, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.63)

- 2.5.4** Es wird die Auffassung vertreten, dass der Ausbau der Eschstraße eine Gefahrenquelle für Friedhofsbesucher darstellt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Parkplätze für Friedhofsbesucher befinden sich an der Zufahrt zum Recyclinghof und östlich des Friedhofs auf dem Friedhofsparkplatz. An beiden Parkplätzen befinden sich Friedhofszugänge. Ferner sind in unmittelbarer Nähe der Friedhofszugänge Querungshilfen über die Eschstraße geplant. Gefahrenquellen für Friedhofsbesucher sind somit nicht vorhanden.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass der Ausbau der Eschstraße eine Gefahrenquelle für Friedhofsbesucher darstellt, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.64)

- 2.5.5** Es wird die Auffassung vertreten, dass die geplante Geschwindigkeit von 50 km/h zu hoch ist. Die Zahl von schwerverletzten und getöteten Menschen, insbesondere von Kindern wird deutlich ansteigen.

Stellungnahme der Verwaltung:

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. Nach den Vorgaben der StVO beträgt die zulässige Geschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften 50 km/h.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass die geplante Geschwindigkeit von 50 km/h zu hoch ist und die Zahl von schwerverletzten und getöteten Menschen, insbesondere von Kindern ansteigen wird, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.65)

- 2.5.6** Es wird befürchtet, dass durch den Ausbau der Eschstraße die Verkehrssituation insbesondere für Radfahrer unsicherer wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Eschstraße verfügt im Abschnitt zwischen Münsterstraße und Silberbrink über beidseitige Radwege. Ab Silberbrink bis zum bereits ausgebauten Bereich an der Umgehungsstraße ist auf der Nordseite der Eschstraße ein gemeinsamer Geh- und Radweg geplant. Die Verkehrssicherheit für den Radfahrerverkehr ist damit gewährleistet.

Beschlussvorschlag:

Der Befürchtung, dass durch den Ausbau der Eschstraße die Verkehrssituation insbesondere für Radfahrer unsicherer wird, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.66)

- 2.5.7** Es wird die Ansicht vertreten, dass die Ampelanlage am Knotenpunkt Eschstraße / Umgehungsstraße für Radfahrer und Fußgänger ein Gefährdungspotential beinhaltet. Die Ampelanlage sollte daher durch einen Kreisverkehr ersetzt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der bereits ausgebaute Knotenpunkt Umgehungsstraße / Eschstraße stellt mit der vorhandenen Lichtsignalanlage eine verkehrssichere Lösung für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr zur Querung der Umgehungsstraße dar. Ein Umbau des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr ist nicht notwendig und auch nicht möglich, da der vorhandene Ausbau planfestgestellt ist.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, dass die Ampelanlage am Knotenpunkt Eschstraße / Umgehungsstraße für Radfahrer und Fußgänger ein Gefährdungspotential beinhaltet und deshalb durch einen Kreisverkehr ersetzt werden sollte, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.67)

- 2.5.8** Es wird die Auffassung vertreten, dass als Querungshilfen für den Schülerverkehr ausschließlich Verkehrsinseln vorgesehen sind. Nach Auffassung des Eingebers ist dies für die Verkehrssicherheit nicht ausreichend. Aus diesem Grund wird angeregt, bei einem eventuellen Ausbau der Eschstraße Anforderungsampeln als Querungshilfen vorzusehen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Auffassung, dass als Querungshilfen für den Schülerverkehr ausschließlich Verkehrsinseln vorgesehen sind, ist unzutreffend. Zur Querung der Eschstraße für den Schülerverkehr im Bereich der Zuwegung zum Recyclinghof westlich des Friedhofs sieht die Planung den Einbau einer Mittelinsel vor. Zur Querung der Eschstraße östlich des Friedhofs ist der Bau einer Anforderungsampel geplant. Nach Auffassung des Sicherheitsauditors wäre auch für die Querung des Weges östlich des Friedhofs anstelle der geplanten Ampel der Einbau einer Mittelinsel ausreichend. Mit der vorgesehenen Anforderungsampel werden die Anforderungen für ein gefahrloses Überqueren der Eschstraße deutlich übererfüllt.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass als Querungshilfen für den Schülerverkehr ausschließlich Verkehrsinseln und keine Anforderungsampeln vorgesehen sind, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.68)

- 2.5.9** Es wird die Ansicht vertreten, dass durch eine Anhebung des Geschwindigkeitsniveaus ein sicheres Ausfahren aus den Grundstücksausfahrten (gemeint ist offensichtlich der Abschnitt zwischen Münsterstraße und Silberbrink) nicht mehr möglich ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

Nach der Verkehrsuntersuchung Wolbeck 2010 wird die Eschstraße nach Ausbau und Anbindung an die Umgehungsstraße im vorderen Bereich von ca. 3.100 Kfz / 24 h befahren. Bei dieser Verkehrsbelastung ist auch bei einer zulässigen Geschwindigkeit

von 50 km/h unter Beachtung der erforderlichen Sorgfaltspflicht eine Ausfahrt aus den Privatgrundstücken problemlos möglich.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, dass durch die Anhebung des Geschwindigkeitsniveaus ein sicheres Ausfahren aus den Grundstücksausfahrten nicht mehr möglich ist, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.69)

- 2.5.10** Es wird die Ansicht vertreten, dass durch die Verkehrszunahme auf der Straße Am Borggarten das Überqueren der Straße insbesondere für Kinder und Senioren schwieriger wird und dadurch das Gefährdungspotential gesteigert wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Durch den Bau der Umgehungsstraße hat die Verkehrsbelastung auf der Straße Am Borggarten abgenommen. Mit der Anbindung der Eschstraße an die Umgehungsstraße wird die Verkehrsbelastung zwar wieder leicht ansteigen, aber mit einer prognostizierten Verkehrsmenge von ca. 2100 Kfz / 24 h nicht mehr das ursprüngliche Belastungsniveau von 3200 Kfz / 24 h erreichen. Somit wird die Überquerungsmöglichkeit der Straße Am Borggarten nicht grundsätzlich verschlechtert. Es wird darauf hingewiesen, dass im Bereich der Wohnanlage „Bremer Stadtmusikanten“ bereits eine Mittelinsel in der Straße Am Borggarten vorhanden ist und sich weiter östlich zwei weitere in der Planung befinden.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, dass durch die Verkehrszunahme auf der Straße Am Borggarten das Überqueren der Straße insbesondere für Kinder und Senioren schwieriger wird und dadurch das Gefährdungspotential gesteigert wird, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.70)

- 2.5.11** Es wird die Ansicht vertreten, dass aufgrund der starken Nutzung der Eschstraße durch Radfahrer, Fußgänger und Jogger ein einseitiger Geh- und Radweg im Bereich des Friedhofs unzureichend und konfliktrichtig ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Abschnitt zwischen Silberbrink und der Zufahrt zum Recyclinghof ist die Straßentrasse im Norden begrenzt durch die Wohnbebauung Tönne-Vormann-Weg und im Süden durch den Friedhof. Aufgrund der begrenzten Breite ist hier lediglich die Anlage eines einseitigen Geh- und Radweges möglich. Im anschließenden Abschnitt liegt die Eschstraße weitgehend außerhalb eines bebauten Gebiets. Außerhalb bebauter Gebiete sind einseitige gemeinsame Geh- und Radwege die Regel. Die geplante Breite von 2,50 m ist ausreichend um alle von den Eingebenen genannten Nutzungsansprüche unter dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme abzuwickeln.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, dass aufgrund der starken Nutzung der Eschstraße durch Radfahrer, Fußgänger und Jogger ein einseitiger Geh- und Radweg im Bereich des Friedhofs unzureichend und konfliktrichtig ist, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.71)

2.6 Stellungnahmen zum Themenkomplex Verkehrsregelung

2.6.1 Es werden Bedenken gegen die Aufstufung zur Kreisstraße erhoben.

Stellungnahme der Verwaltung:

Bedingt durch den Ausbau der Umgehungsstraße (L 585 n) muss das klassifizierte Straßennetz in und um Wolbeck insgesamt neu geordnet werden. Im Rahmen dieses Verfahrens wurde entschieden, die Eschstraße in Verlängerung der Straße Am Borggarten als Kreisstraße K 3 auszuweisen um ein geschlossenes klassifiziertes Straßennetz in Wolbeck zu erhalten.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass die Eschstraße nicht zur Kreisstraße aufgestuft werden darf, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.72)

2.6.2 Es wird angeregt, die bestehende Tempo-30-Regelung mit den Fahrbahneinengungen und der Rechts-vor-Links-Regelung beizubehalten.

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, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.73)

- 2.6.3** Das Bürgerforum Wolbeck sowie weitere Eingebere regen an, die Eschstraße für den Lkw-Verkehr zu sperren.

Das Bürgerforum Wolbeck begründet die Anregung u. a. damit, dass bei einem Lkw-Verbot geringere Störwirkungen von der Eschstraße ausgehen würden.

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.

Weiterhin muss zur Verkehrsberuhigung des Ortskerns ein funktionierendes Vorbehaltsnetz verbleiben, auf dem der Lkw-Verkehr außerhalb des Ortskerns geführt werden kann. Die Eschstraße soll diese Funktion übernehmen. Eine Herausnahme des Lkw-Verkehrs würde diesem Auftrag widersprechen, so dass die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs im Ortskern nicht möglich wäre. Insofern ist eine Sperrung für den Lkw-Verkehr nicht möglich.

Beschlussvorschlag:

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

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.74)

- 2.6.4** Es wird angeregt, neben der Eschstraße auch die Straße Am Berler Kamp für den Lkw-Verkehr zu sperren, da die Gewerbeflächen auch über die gut ausgebaute Hiltruper Straße erreicht werden können.

Stellungnahme der Verwaltung:

Siehe Stellungnahme zu lfd. Nr. 2.6.3.

Beschlussvorschlag:

Der Anregung, neben der Eschstraße auch die Straße Am Berler Kamp für den Lkw-Verkehr zu sperren, da die Gewerbeflächen auch über die gut ausgebaute Hiltruper Straße erreicht werden können, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.75)

2.7 Stellungnahmen zum Themenkomplex Lärmschutz

- 2.7.1** Es wird die Auffassung vertreten, dass die geplanten Lärmschutzwände die Landschaft verschandeln.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Belang des Schallschutzes ist bei der in der städtebaulichen Planung erforderlichen Abwägung der Belange als ein wichtiger Planungsgrundsatz neben 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. Im Fall des Ausbaus der Eschstraße wurde in der Abwägung zugunsten eines ausreichenden Lärmschutzes entschieden.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass die geplanten Lärmschutzwände die Landschaft verschandeln, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.76)

- 2.7.2** Es wird die Auffassung vertreten, dass die geplanten Lärmschutzwände die Gärten verschatten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Belang des Schallschutzes ist bei der in der städtebaulichen Planung erforderlichen Abwägung der Belange als ein wichtiger Planungsgrundsatz neben 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. Im Fall des Ausbaus der Eschstraße wurde in der Abwägung zugunsten eines ausreichenden Lärmschutzes entschieden.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass die geplanten Lärmschutzwände die Gärten verschatten, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.77)

- 2.7.3** Ein Eingeber kann nicht nachvollziehen, warum im Bereich seines Hauses am Tönne-Vormann-Weg eine Lärmschutzwand mit nur 2,50 m Höhe geplant ist, während in anderen Bereichen 3,50 m Höhe geplant sind.

Stellungnahme der Verwaltung:

Für die Bemessung der erforderlichen Wandhöhen sind verschiedene Faktoren von Bedeutung. Neben der Höhe des zu schützenden Objektes sind u. a. die Abstände zwischen Lärmquelle und Lärmschutzwand sowie zwischen Lärmschutzwand und dem zu schützenden Objekt von Bedeutung. In dem Bereich, in dem eine Wand in 3,50 m Höhe geplant ist, steht die Wand aufgrund der geplanten Lärmschleusen weiter von der Straße entfernt als in den übrigen Bereichen und muss daher höher ausgebildet werden.

Die Schalltechnische Untersuchung wurde von einem anerkannten Fachbüro erstellt. Die Berechnungen entsprechen den einschlägigen Vorschriften und sind daher nicht zu beanstanden.

Beschlussvorschlag:

Dem Einwand eines Eingebers, dass im Bereich seines Hauses am Tönne-Vormann-Weg die Lärmschutzwand nur in 2,50 m Höhe geplant ist, während in anderen Bereichen 3,50 m Höhe vorgesehen sind, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.78)

- 2.7.4** Es wird die Meinung vertreten, dass die geplanten Lärmschutzmaßnahmen für die Schlafräume im Dachgeschoß für die Anwohner am Silberbrink nicht ausreichend sind.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Rahmen der Schalltechnischen Prüfung wurden drei mögliche Varianten für den aktiven Lärmschutz untersucht. Im Rahmen der Abwägung wurde entschieden, dass aus städtebaulichen, verkehrstechnischen und finanziellen Gründen die Variante 3 weiter verfolgt werden soll. Durch die im Bebauungsplan festgesetzten aktiven Schallschutzmaßnahmen der Vorzugsvariante verbleiben bei einigen Gebäuden Überschreitungen der Grenzwerte in den Dachgeschossen und damit der Anspruch auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Im weiteren Verfahren wird untersucht, ob bauliche Verbesserungen an den Umfassungsbauteilen schutzwürdiger Räume durchzuführen sind. Zu den Umfassungsbauteilen gehören insbesondere Fenster, Türen, Rollladenkästen, Wände und Dächer. Für Schlafräume gehören schallgedämmte Lüftungen ebenfalls zu den erforderlichen Maßnahmen.

Beschlussvorschlag:

Der Meinung, dass die geplanten Lärmschutzmaßnahmen für die Schlafräume im Dachgeschoss für die Anwohner am Silberbrink nicht ausreichend sind, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.79)

- 2.7.5** Es wird befürchtet, dass durch die geplanten Lärmschutzwände Rettungs- und Fluchtwege versperrt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

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

Beschlussvorschlag:

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

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.80)

- 2.7.6** Es wird die Auffassung vertreten, dass die geplanten Lärmschutzwände die Belichtung der Wohnräume negativ beeinflussen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Belang des Schallschutzes ist bei der in der städtebaulichen Planung erforderlichen Abwägung der Belange als ein wichtiger Planungsgrundsatz neben 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. Im Fall des Ausbaus der Eschstraße wurde in der Abwägung zugunsten eines ausreichenden Lärmschutzes entschieden.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass die geplanten Lärmschutzwände die Belichtung der Wohnräume negativ beeinflussen, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.81)

- 2.7.7** Ein Eingeber bemängelt, dass er die Schalltechnische Untersuchung für sein Haus Silberbrink 7 nicht nachvollziehen kann. Er vertritt die Ansicht, dass höhere Immissionswerte zu erwarten sind.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Schalltechnische Untersuchung wurde von einem anerkannten Fachbüro erstellt. Die Berechnungen entsprechen den einschlägigen Vorschriften und sind daher nicht zu beanstanden.

Beschlussvorschlag:

Dem Einwand, dass am Haus Silberbrink 7 höhere Immissionswerte zu erwarten sind, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.82)

- 2.7.8** Es wird die Ansicht vertreten, dass sich durch die Anhebung des Geschwindigkeitsprofils und durch die Zunahme des Pkw- und Lkw-Verkehrs insbesondere die Lärmbelastung drastisch verschärfen wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

In den lärmtechnischen Berechnungen wurden sowohl die zulässigen Geschwindigkeiten, als auch die Zunahmen des Pkw- und Lkw-Verkehrs berücksichtigt. Die Berechnungen sind somit nicht zu beanstanden.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, dass sich durch die Anhebung der Geschwindigkeit und durch die Zunahme des Pkw- und Lkw-Verkehrs die Lärmbelastung drastisch verschärfen wird, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.83)

- 2.7.9** Es wird bemängelt, dass für den Abschnitt der Eschstraße zwischen Silberbrink und Münsterstraße keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind.

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:

Dem Einwand, dass zwischen Silberbrink und Münsterstraße kein Lärmschutz vorgesehen ist, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.84)

- 2.7.10** Es wird bemängelt, dass in der Schalltechnischen Untersuchung die Radfahrer- und Fußgänger-LSA in Höhe des Friedhofs nicht berücksichtigt wurde.

Stellungnahme der Verwaltung:

Nach dem Berechnungsverfahren der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90 sind Zuschläge für erhöhte Störwirkungen nur an lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen zu berücksichtigen. Für Radfahrer und Fußgänger-LSA entfällt dieser Zuschlag.

Beschlussvorschlag:

Dem Einwand, dass in der Schalltechnischen Untersuchung die Radfahrer- und Fußgänger-LSA in Höhe des Friedhofs nicht berücksichtigt wurde, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.85)

2.8 Stellungnahmen zum Themenkomplex Bebauungsplaninhalt

- 2.8.1** Mehrere Eingabe bemängeln, dass ein Überqueren der Umgehungsstraße nur über Steigungen möglich ist und diese von älteren Menschen mit Rollatoren und Radfahrern kaum zu bewältigen sind.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Umgehungsstraße ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Beschlussvorschlag:

Eine Beschlussfassung erübrigt sich.

- 2.8.2** Es wird die Ansicht vertreten, dass durch den Ausbau der Eschstraße das Eigenheim bzw. das Grundstück einen Wertverlust erfahren.

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 erfahren, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.86)

- 2.8.3** Es wird die Auffassung vertreten, dass durch den Ausbau der Eschstraße mehr Bürger negativ betroffen sind, als in der jetzigen Ortsdurchfahrt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Ziel des Bebauungsplanes Nr. 533 ist, die planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Ausbau der Eschstraße zu schaffen. Mit dem Ausbau der Eschstraße erfolgt eine Entlastung der Münsterstraße im Wigbold. Die Entlastung der Münsterstraße erfolgt primär mit dem Ziel, den zentralen Bereich Wolbecks zu einem attraktiven Zentrum zu entwickeln. Hiervon profitieren nicht nur die direkten Anwohner der Münsterstraße sondern die Wolbecker Bevölkerung insgesamt, auch die der Eschstraße. Vor diesem Hintergrund ist die Anzahl der negativ betroffenen Bürger auf der einen Seite und die Anzahl der positiv betroffenen auf der anderen Seite unerheblich und auch nicht zu beziffern.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass durch den Ausbau der Eschstraße mehr Bürger negativ betroffen seien, als in der jetzigen Ortsdurchfahrt, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.87)

- 2.8.4** Es wird bemängelt, dass die verkehrsplanerisch beabsichtigte Umgestaltung der Eschstraße zwischen Münsterstraße und Silberbrink nicht im Bebauungsplan Nr. 533 dargelegt wurde.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Abschnitt der Eschstraße zwischen Münsterstraße und Silberbrink ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes Nr. 533.

Beschlussvorschlag:

Dem Einwand, dass die verkehrsplanerisch beabsichtigte Umgestaltung der Eschstraße zwischen Münsterstraße und Silberbrink nicht im Bebauungsplan Nr. 533 dargelegt wurde, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.88)

- 2.8.5** Es wird die Auffassung vertreten, dass der geplante Ausbau der Eschstraße überdimensioniert ist.

Begründet wird diese Auffassung teilweise damit, dass der geplante Straßenquerschnitt zwischen einem RQ 9,5 und einem RQ 10,5 läge und daher für einen Leistungsfähigkeit von 15.000 und 20.000 Kfz / 24 h ausgelegt sei.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Begriff RQ = Regelquerschnitt stammt aus dem Landstraßenbau. Der Regelquerschnitt setzt sich zusammen aus der Fahrbahn, bestehend aus den Fahrstreifen und den Randstreifen sowie aus den Banketten. Die aktuellen Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) Ausgabe 2012 beinhalten u. a. die Regelquerschnitte RQ 9 und RQ 11. Die von den Eingebnern genannten Querschnitte RQ 9,5 und 10,5 gibt es nicht. Der Regelquerschnitt RQ 9 mit einer Fahrbahnbreite von 6,00 m kommt nach der Richtlinie bei Verkehrsstärken bis 3.000 Kfz / 24 h in Betracht. Der nächstgrößere RQ 11 hat bereits eine Fahrbahnbreite von 8,00 m.

Die Eschstraße ist als Stadtstraße geplant und daher nicht nach der RAL sondern nach der RAST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) zu bemessen. Die für die Eschstraße vorgesehene Fahrbahnbreite von 6,50 m entspricht den verkehrstechnischen Anforderungen.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, der geplante Ausbau der Eschstraße sei überdimensioniert, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.89)

- 2.8.6** Das Bürgerforum Wolbeck begrüßt den offen gelegten Bebauungsplan nachdrücklich, da durch den Ausbau der Eschstraße die Chance gegeben ist, das Wigbold attraktiv und zukunftsfähig zu entwickeln.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Beschlussvorschlag:

Eine Beschlussfassung erübrigt sich.

- 2.8.7** Es wird bemängelt, dass der Bebauungsplan keine Maßnahmen enthält, wie der regionale und überregionale Verkehr auf der Eschstraße unterbunden werden soll.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung lassen 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 entsprechende Rückschlüsse zu.

Beschlussvorschlag:

Dem Einwand, dass der Bebauungsplan keine Maßnahmen zur Unterbindung des regionalen und überregionalen Verkehrs auf der Eschstraße enthält, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.90)

- 2.8.8** Es wird die Auffassung vertreten, dass durch den Ausbau der Eschstraße der Ort zweigeteilt wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Nach den Verkehrsprognosen wird auf der Eschstraße nach Ausbau und Anbindung an die Ortsumgehung eine Verkehrsbelastung von maximal 4.400 Kfz / 24 h erwartet. Bei dieser Verkehrsbelastung kann von einer Zweiteilung des Ortes im Sinne einer städtebaulichen Zäsur keine Rede sein.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass durch den Ausbau der Eschstraße der Ort zweigeteilt wird, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.91)

- 2.8.9** Es wird befürchtet, dass durch den Ausbau der Eschstraße und den damit verbundenen Anstieg der Verkehrsbelastung Schäden an den Gebäuden entstehen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Nach den Verkehrsprognosen wird auf der Eschstraße nach Ausbau und Anbindung an die Ortsumgehung eine Verkehrsbelastung von maximal 4.400 Kfz / 24 h erwartet. Von Schäden an Gebäuden ist bei dieser Verkehrsbelastung nicht auszugehen.

Beschlussvorschlag:

Dem Einwand, dass durch den Ausbau der Eschstraße und den damit verbundenen Anstieg der Verkehrsbelastung Schäden an den Gebäuden entstehen, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.92)

- 2.8.10** Es wird die Auffassung vertreten, dass bei der Erschließung des Baugebiets Goldbrink, Silberbrink und Kupferbrink die Bürger in diesem Gebiet durch die Stadt Münster getäuscht wurden, da der geplante Straßenausbau nicht angekündigt wurde.

Stellungnahme der Verwaltung:

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

Eine Ankündigungspflicht der Verwaltung über geplante Straßenbauvorhaben besteht nicht. Den Käufern von Grundstücken und Immobilien steht es anheim, sich bei der Fachverwaltung über die bestehenden Planungen im Umfeld ihrer Grundstücke zu informieren.

Beschlussvorschlag:

Dem Einwand, dass Bürger im Bereich Goldbrink, Silberbrink und Kupferbrink getäuscht wurden, da der geplante Straßenausbau nicht angekündigt wurde, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.93)

- 2.8.11** Es wird beanstandet, dass das Wohngebiet Tönne-Vormann-Weg künftig in Notfällen nur noch über den Tönne-Vormann-Weg erreichbar ist, da die Feuerwehrezufahrten von der Eschstraße aus entfallen.

Stellungnahme der Verwaltung:

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

Beschlussvorschlag:

Dem Einwand, dass das Wohngebiet Tönne-Vormann-Weg künftig in Notfällen nur noch über den Tönne-Vormann-Weg erreichbar ist, da die Feuerwehrezufahrten von der Eschstraße aus entfallen, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.94)

- 2.8.12** Es wird vorgeschlagen, die Lichtzeichenanlage am Knotenpunkt Eschstraße / Umgehungsstraße wieder abzubauen und stattdessen eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke im Zuge der Eschstraße zu bauen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Knotenpunkt Eschstraße / Umgehungstraße ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Zudem wurde der Knotenpunkt mit Lichtzeichenanlage vom Landesbetrieb Straßenbau auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 06.02.2008 realisiert.

Beschlussvorschlag:

Dem Vorschlag, die Lichtzeichenanlage am Knotenpunkt Eschstraße / Umgehungsstraße wieder abzubauen und stattdessen eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke im Zuge der Eschstraße zu bauen, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.95)

- 2.8.13** Es wird die Ansicht vertreten, dass die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Abschnitt zwischen Münsterstraße und Silberbrink erhalten bleiben müssen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Mit dem Ausbau der Eschstraße im Abschnitt zwischen Silberbrink und Ortsumgehung sollen im Abschnitt zwischen Münsterstraße und Silberbrink die Tempo-30-Zone und die Rechts-vor-Links-Regelung entfallen. In diesem Zusammenhang müssen auch die Baumnasen beseitigt werden.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, dass die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Abschnitt zwischen Münsterstraße und Silberbrink erhalten bleiben müssen, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.96)

- 2.8.14** Es wird vorgeschlagen, die ehemalige städtische Fläche vor dem Haus Eschstraße 19 für die Anlage von Parkplätzen zurückzukaufen.

Stellungnahme der Verwaltung:

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

Beschlussvorschlag:

Dem Vorschlag, die ehemalige städtische Fläche vor dem Haus Eschstraße 19 für die Anlage von Parkplätzen zurückzukaufen, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.97)

- 2.8.15** Es wird die Auffassung vertreten, dass ein Ausbau der Eschstraße, allerdings in einer geringeren Breite, für den Ortskern wichtig ist.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Eschstraße entspricht in der vorgesehenen Breite den verkehrlichen Anforderungen (siehe auch Stellungnahme zu lfd. Nr. 2.8.5).

Beschlussvorschlag:

Der Anregung, die Eschstraße in einer geringeren Breite auszubauen, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.98)

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

Diese Anregung des Vereins Rettet-den-Esch e.V. wurde bereits zur ersten Offenlegung vorgetragen und wird aufrechterhalten.

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 vereinzelt Kfz-Fahrten aus dem Raum Telgte / Warendorf in den Süden der Stadt Münster geben, die über die Eschstraße fahren. Diese vereinzelt 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 3, Beschlusspunkt 1.1.99)

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. Weiterhin 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.

Diese Anregung des Vereins Rettet-den-Esch e.V. wurde bereits zur ersten Offenlegung vorgetragen und wird aufrechterhalten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Ausführungen des Vereins Rettet-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 Verkehrsuntersuchung 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 ist, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.100)

- 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.

Diese Anregung des Vereins Rettet-den-Esch e.V. wurde bereits zur ersten Offenlegung vorgetragen und wird aufrechterhalten.

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 Bebauungsplan Nr. 533 keine eigene Verkehrsbedeutung hat und daher im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB nicht erforderlich ist, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.101)

- 2.9.4** Der Verein Rettet-den-Esch e.V. vertritt die Auffassung, dass der vordere Teil der Eschstraße in den Geltungsbereich des Bebauungsplans hätte einbezogen werden müssen.

Begründet wird diese Auffassung damit, dass die Abbiegeverkehre am Knotenpunkt Münsterstraße / Eschstraße / Am Borggarten nicht ohne flankierende Maßnahme abgewickelt werden können.

Stellungnahme der Verwaltung:

Es wird auf die Stellungnahme zu lfd. Nr. 2.9.3 verwiesen.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass der vordere Teil der Eschstraße in den Geltungsbereich des Bebauungsplans hätte einbezogen werden müssen, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.102)

- 2.9.5** Es wird die Auffassung vertreten, dass die Planfeststellung zur Umgehungsstraße mit dem Ausbau der Eschstraße (ca. 150 m) ohne rechtliche Grundlage erfolgte, da der Bebauungsplan Nr. 533 noch keine Rechtskraft erlangt hatte.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Ausbau des ca. 150 m langen Teilstücks der Eschstraße erfolgte auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses für den Neubau der Landesstraße L 585 n vom 06.02.2008. Einer Rechtskraft des Bebauungsplans Nr. 533 bedurfte es zum Ausbau dieses Teilstücks nicht, da es außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans liegt.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass die Planfeststellung zur Umgehungsstraße mit dem Ausbau der Eschstraße (ca. 150 m) ohne rechtliche Grundlage erfolgte, da der Bebauungsplan noch keine Rechtskraft erlangt hatte, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.103)

- 2.9.6** Es wird die Auffassung vertreten, dass der Bebauungsplan abwägungsfehlerhaft ist, da keine Alternativlösungen ohne Ausbau und Anbindung der Eschstraße geprüft wurden.

Stellungnahme der Verwaltung:

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

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, der Bebauungsplan sei abwägungsfehlerhaft, da keine Alternativen ohne Ausbau und Anbindung der Eschstraße geprüft wurden, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.104)

- 2.9.7** Es wird die Auffassung vertreten, dass der Bebauungsplan Nr. 533 solange zurückgestellt werden sollte, bis Erfahrungen über die Entlastungswirkung durch die Umgehungsstraße vorliegen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Eine Zurückstellung des Bebauungsplans zum jetzigen weit fortgeschrittenen Verfahrensstadium ist nicht sinnvoll. Einerseits werden durch den Bebauungsplan keine Festsetzungen über den Zeitpunkt der Umsetzung der Maßnahme getroffen, andererseits sind für den Herbst 2015 umfangreiche Verkehrserhebungen in Wolbeck geplant, sodass zeitnah Erkenntnisse über das aktuelle Verkehrsgeschehen in Wolbeck vorliegen.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass der Bebauungsplan solange zurückgestellt werden sollte, bis Erfahrungen über die Entlastungswirkung durch die Umgehungsstraße vorliegen, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.105)

- 2.9.8** Es wird die Auffassung vertreten, dass vor der Entscheidung über den Ausbau der Eschstraße zunächst eine Entscheidung über ein Ortskernkonzept erfolgen müsste.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das städtebauliche Entwicklungskonzept sieht für den Ortskern Wolbecks die Umgestaltung und Ausweisung der Münsterstraße als „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ vor. Zur Einrichtung verkehrsberuhigter Geschäftsbereiche müssen bestimmte Vorgaben der StVO erfüllt werden. U. a. darf der Durchgangsverkehr in dem betrachteten Straßenabschnitt nur von untergeordneter Bedeutung sein. Diese Anforderung lässt sich nur mit einem Ausbau und mit einer Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung erreichen.

Beschlussvorschlag:

Der Auffassung, dass vor der Entscheidung über den Ausbau der Eschstraße zunächst eine Entscheidung über ein Ortskernkonzept erfolgen muss, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.106)

- 2.9.9** Es wird beanstandet, dass der Bebauungsplan nicht in der Bezirksverwaltung Südost ausgelegt wurde.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die ortsübliche Auslegung aller Bauleitpläne erfolgt im Kundenzentrum des Stadthauses 3. Zusätzlich können die Pläne auch im Internet eingesehen werden.

Beschlussvorschlag:

Der Beanstandung, dass der Bebauungsplan nicht in der Bezirksverwaltung Südost ausgelegt wurde, wird nicht gefolgt.

(Anlage 3, Beschlusspunkt 1.1.107)