

## Niederschrift

über die frühzeitige Beteiligung  
der Öffentlichkeit zum  
Bebauungsplanentwurf Nr. 591:

Anlage 1  
zur Vorlage Nr. V/0091/2020

**Wolbeck – Eschstraße zwischen Münsterstraße und Ortsumgehung**

Stadtbezirk:	Münster – Süd-Ost
Anlass:	Frühzeitige Bürgeranhörung zum Bebauungsplanentwurf Nr. 591
Zeit:	13.11.2019, 18:00 Uhr
Ort:	Schulzentrum Wolbeck, Pädagogisches Zentrum, von-Holte- Straße 56, 48167 Münster – Wolbeck
Teilnehmer:	ca. 150 Bürgerinnen und Bürger
Leitung der Bürgeranhörung:	Bezirksbürgermeister Rolf-Dieter Schönlau
Vertretung der Verwaltung:	Guido Koops, Stadt Münster, Amt für Mobilität und Tiefbau Johann Kuhn, Stadt Münster, Amt für Mobilität und Tiefbau Andreas Kurz, Stadt Münster, Stadtplanungsamt Silja Köttgen, Stadt Münster, Stadtplanungsamt
Weitere Teilnehmer:	Andreas Timmermann, Planungsbüro für Lärmschutz Alten- berge

### Eröffnung

Herr Schönlau eröffnet die Bürgeranhörung um 18:05 Uhr und begrüßt alle anwesenden Bürgerinnen und Bürger. Er stellt die Anwesenden der Verwaltung sowie den externen Lärmgutachter vor.

Die Präsentation des Bebauungsplans und des verkehrstechnischen Entwurfes wird an mehreren Stellen für Fragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger unterbrochen. Zur besseren Verständlichkeit sind die Fragen im Anschluss nach der Präsentation nach Themen gegliedert.

### Vorstellung der Planungen

Herr Kurz gibt einen Überblick über das Verfahren des vorherigen Bebauungsplanes Nr. 533. Die Bürgeranhörung zum damaligen Bebauungsplanverfahren fand am 15.12.2009 statt, beschlossen wurde er am 04.10.2013. Dieser Plan ist zeitgleich mit dem Städtebauförderungsprogramm „Aktives Stadt- und Ortsteilzentrum Münster-Wolbeck“ entwickelt worden, welches 2012 vom Rat beschlossen wurde. Für die Umsetzung des Entwicklungskonzepts ist die Realisierung der Eschstraße eine Voraussetzung.

Aufgrund einer neuen Rechtsprechung bezüglich der Bekanntmachung zur Offenlegung fand ein ergänzendes Bebauungsplanverfahren statt, zu dem der Bebauungsplan erneut offen gelegt wurde. Erneut beschlossen wurde der Plan dann am 17.06.2015. Der Bebauungsplan Nr. 533 ist in einem Normenkontrollverfahren durch das Oberverwaltungsgericht aufgehoben worden.

Das Gericht hat bemängelt, das Fragen der Abwägung nicht ausführlich genug behandelt worden sind. So hätte der Bereich der Eschstraße zwischen Goldbrink und Münsterstraße ebenfalls in den Geltungsbereich einbezogen werden müssen. Dieser Bereich ist nun in den neuen Bebauungsplan Nr. 591 einbezogen worden.

Die Zielsetzung der geplanten Eschstraße ist mit Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 591 vom 17.05.2017 durch den Rat bestätigt worden. Im weiteren Verfahren des Bebauungsplans besteht für die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich zum Bebauungsplan und zur Flächennutzungsplan (FNP)-Änderung zu äußern.

Herr Koops erläutert anhand der Präsentation die verkehrlichen Grundlagen. Das Ziel des Bebauungsplanes Nr. 591 ist die verkehrliche Entlastung des Ortskerns Wolbecks. Eine wesentliche Maßnahme, dies zu erreichen, ist der Ausbau der Eschstraße, um dem Binnenverkehr aus Wolbeck eine attraktive Alternativroute über die Ortsumgehung zu bieten. Ein Verkehrssimulationsmodell, das 1986 in der Stadt Münster eingeführt wurde und seit dem kontinuierlich aktualisiert wird, hat dazu die Verkehrsströme und -zahlen berechnet. Die Prognoseberechnungen ergeben, dass die Umgehungsstraße eine Entlastung für den Ortskern – den Wigbold – darstellt, welches auch durch die Querschnittszählung von 2017 bestätigt wird. Die Berechnung ergibt ebenso, dass der Durchgangsverkehr durch den Ortskern das hauptsächliche Problem ist.

Des Weiteren erläutert Herr Koops, dass mit dem Berechnungsmodell drei verschiedene Situationen berechnet wurden. Die erste Situation ist die aktuelle Lage, die die hohe Belastung im Wigbold mit ca. 10.000 Kfz/24h widerspiegelt. Der zweite Fall ist die Prognose für das Jahr 2030 mit Anbindung der Eschstraße. Der dritte Fall stellt die Situation im Jahr 2030 ohne Ausbau der Eschstraße dar. Im letzten Fall gibt es eine allgemein bedingte, geringfügige Steigerung des Verkehrs von 10.300 auf 10.400 Kfz/24h, aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung. Im zweiten Fall mit der Anbindung der Eschstraße ist eine deutliche Reduzierung des Verkehrs im Ortskern auf 6.300 Kfz/24h zu erwarten. Bezüglich der Streckenwahl ist der schnellste Weg nicht immer der Kürzeste, daher könne man davon ausgehen, dass die Eschstraße genutzt wird, da sie im Vergleich zum Ortskern eine Zeitersparnis bringt. Die Eschstraße trägt dazu bei, den Reiz, durch den Ortskern fahren zu wollen, abzubauen.

Anschließend stellt Herr Kuhn den verkehrstechnischen Entwurf der Eschstraße vor. Der Ausbaubereich der Eschstraße ist insgesamt ca. 880 m lang, beginnt am Kreuzungspunkt Münsterstraße / Am Borggarten / Eschstraße und endet am Anschlusspunkt der Planfeststellung der Umgehungsstraße. Der Planung liegt eine immissionstechnische Untersuchung zugrunde. Diese hat die Auswirkungen des Lärms auf die Umgebung in den oben beschriebenen Planfällen berechnet. Aus diesem Gutachten gehen die fachlich begründeten Höhen der Lärmschutzwände in den einzelnen Abschnitten hervor.

Im Westen des Plangebietes, am Anschlusspunkt der planfestgestellten Anbindung an die Umgehungsstraße, sieht die Ausbauplanung der Straße zwei Fahrspuren in Standardmaßen vor. Nördlich der Fahrspuren befindet sich ein gemeinsamer Geh- und Radweg, der durch einen breiten Grünstreifen mit Baumreihe von der Fahrbahn getrennt ist. In diesem Grünstreifen ist ein Graben zur Entwässerung vorgesehen.

Im Abschnitt bis zum Tönne-Vormann-Weg wandelt sich der Graben zu einer Sickermulde, in der das Regenwasser versickern soll. Das Ende jeder Sickermulde ist an das öffentliche Kanalsystem angeschlossen, sodass im Falle eines Starkregenereignisses das Wasser hierüber ab-

geführt werden kann. In diesem Bereich ist eine Lärmschutzwand in Höhe von 2 m über der Straßenoberkante vorgesehen. Im Bereich der Abfahrt zum Recyclinghof ist eine Querunginsel vorgesehen, die in der Breite auch für Fahrräder ausreichend Platz bietet. Wegen des Durchlasses zum Geh- und Radweg ist in diesem Bereich eine Schallschleuse in der Lärmschutzwand vorgesehen.

Im darauffolgenden Abschnitt bis zum Goldbrink steigt die Höhe der Lärmschutzwand von 2 auf 3 m. Im Bereich der Einmündung in den Goldbrink gibt es eine Aufpflasterung, die den Übergang von Tempo 50 in eine Tempo-30-Zone signalisieren soll. Ab dieser Einmündung ändert sich der Aufbau der Eschstraße: der Radstreifen rückt an die Fahrbahn heran und der Grünstreifen fällt im Bereich bis zum Silberbrink aufgrund der Enge des Straßenabschnitts weg.

Am Kreuzungspunkt Silberbrink wird eine Lichtsignalanlage (Ampel) mit Anforderung als Querungshilfe installiert. Ab diesem Punkt ist der Radverkehr richtungsgebunden auf beiden Seiten der Straße geführt. In diesem Bereich werden die bisher bestehenden Einengungen in Form einer Baumscheibe und Parkplätze zurückgebaut. Es werden keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich vorgesehen, da durch die vielen Unterbrechungen für Grundstückszufahrten hier der Zweck einer Lärmschutzwand unterlaufen wird. Der Anspruch auf Lärmschutz wird hier durch passive Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt.

Der letzten Ausbauabschnitt, der Knotenpunkt Münsterstraße / Am Borggarten / Eschstraße, wird zu einem Mini-Kreisverkehrsplatz umgebaut, bei dem der Bus- und LKW-Verkehr über den Kreisel hinwegfahren kann. Es gibt zwei Bypässe, ohne diese Großfahrzeuge den Mini-Kreisverkehr nicht passieren können, sowie Zebrastreifen als Querungshilfe für Fußgänger. Der Radverkehr wird mit dem Auto im Kreisverkehr geführt. Dies ist durch die angepasste Geschwindigkeit des Autofahrenden sowie dem im Sichtfeld des Autofahrenden liegenden Radfahrenden die sicherere Variante.

### **Fragen der Bürgerinnen und Bürger**

Mehrere Bürger und Bürgerinnen fragen nach dem **Verkehrssimulationsmodell** (wie die Verkehrsprognose erstellt wird; ob Wegeverbindungen berücksichtigt wurden; ob die Eschstraße als Abkürzung berücksichtigt wurde; ob zwischen Kfz und Lkw unterschieden wurde; welche Daten in das Modell einfließen).

- Herr Koops erklärt, dass die Prognose durch das Verkehrssimulationsmodell berechnet wird. Dieses Computer-Modell ist 1986 von der Stadt Münster eingeführt worden und wird seit dem mit aktuellen Daten fortgeschrieben, sodass Veränderungen genau bestimmt werden können. Zusätzlich werden die Prognosen des Simulationsmodells regelmäßig mit Zählungen überprüft. Diese Zählungen ergeben, dass die Prognosen sehr genau sind. Die Grunddaten, die in das Modell der Stadt Münster einfließen sind die Verkehrszählungen sowie Strukturentwicklungen. Ebenso gehen die Veränderungen des Verkehrs ein. Aktuelle Werte und Regelungen des Bundes werden den Berechnungen zugrunde gelegt. Die Daten sind maximal 5 Jahre alt. Eine vollständige Verkehrszählung ist 2015 durchgeführt worden, 2017 gab es eine Querschnittszählung. Die Zählungen können in der Verwaltung abgefragt werden. Das Simulationsmodell unterscheidet zwischen Kfz und Lkw. Der Anteil der Lkw wird in Prozent ausgedrückt und beträgt auf der Eschstraße tagsüber bis zu 2,4 %. Die Berechnung für den Bebauungsplan ist von 2018.

- Herr Kuhn erklärt, dass der Großteil des Binnenverkehrs durch den Ortskern, wie z.B. aus Süden zum Aldi im Norden oder aus Norden zu den Sportanlagen im Süden, auch weiterhin bestehen bleiben wird. Der Durchgangsverkehr aus Alverskirchen in Richtung Hiltrup oder der Wolbecker aus Norden in Richtung Angelmodde ist die Art Verkehr, die die Eschstraße abfangen und umleiten soll. Ohne diese Umleitung kann die Verkehrsbelastung im Ortskern nicht reduziert werden.
- Ein Bürger fragt nach der Richtigkeit der Prognose, wenn konkrete Maßnahmen für die Verkehrsberuhigung im Ortskern nicht bekannt sind.
  - Herr Koops erläutert, dass die konkreten Maßnahmen bekannt und durch den Rat 2012 zusammen mit dem Entwicklungskonzept Wolbeck-Zentrum beschlossen worden sind. Jedoch liegen die genauen Ausbaupläne noch nicht vor. Die Prognose ist dennoch richtig, da die verkehrshemmende Wirkung der Maßnahmen in der Prognose berücksichtigt wurde.
- Ein Bürger wünscht, dass der Planfall für die Beruhigung und Attraktivierung des Ortskerns aber ohne Ausbau der Eschstraße berechnet wird.
- Ein Bürger wünscht, dass der Planfall Anbindung der Eschstraße mit Fahrverbot für Lkw geprüft wird und somit die Eschstraße schmaler ausgebaut werden könnte.

Zum Thema **Lkw-Verkehr** kommen verschiedene Fragen auf (bezüglich der Sorge, dass der Ausbau der Eschstraße diese erst interessant für Lkw mache; dass die Straße Am Steintor gesperrt wäre für Verkehr über 7,5 t; sowie die Anregung, die Eschstraße für Lkw zu sperren)

- Herr Koops bestätigt, dass Lkw über die Eschstraße fahren werden.
- Da die Eschstraße eine Zubringerstraße für die Ortsumgehung werden soll, ist es aufgrund dieser Funktion nicht möglich, den Lkw-Verkehr auszuschließen. Als Abkürzung zur Ortsumgehung über die Straße Am Borggarten sei die Eschstraße allerdings zu unattraktiv.
- Die Straße Am Steintor ist ab der Kreuzung mit der Hilturper Straße nur für Anlieger frei. Eine grundsätzliche Sperrung für Lkw über 7,5 t liegt für die Straße Am Steintor nicht vor.

Mehrere Bürger fordern eine **Geschwindigkeitsreduzierung** auf Tempo 30 für die Eschstraße.

- Herr Koops erklärt, dass sich die Geschwindigkeitsbegrenzung nach der StVO (Straßenverkehrsordnung) richtet, die für eine Straße innerhalb geschlossener Ortslagen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorsieht. Tempo 30 ist aufgrund der StVO nur aus besonderen Gründen der Verkehrssicherheit zu realisieren, wenn z.B. Kindergärten, Krankenhäusern, Altenheimen etc. entlang der Straße liegen. Die Eschstraße ist auf der Grundlage dieser Regelwerke geplant, die genau vorgeben, wie Straßen zu bauen sind.
- Des Weiteren erläutert Herr Koops, dass die StVO im Moment novelliert wird. Dies wird einige Änderungen, ggf. auch im Bereich der Geschwindigkeitsbegrenzungen mit sich bringen. Ungewiss ist die bereits vor einigen Jahren diskutierte Variante, die innerörtlichen Straßen mit 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich anzuordnen. Diese Änderung ist jedoch noch nicht abzusehen.

Mehrere Bürger fragen nach dem **Verkehr im Ortskern** (welcher Art der Verkehr ist; ob es Durchgangsverkehr ist; angrenzende Straßen seien ebenfalls betroffen)

- Herr Koops erläutert, dass hauptsächlich Durchgangsverkehr durch den Ortskern fährt. Dieser Durchgangsverkehr muss reduziert werden, um die Ortsmitte Wolbecks umgestalten zu können. Dafür werden andere attraktive Routen geschaffen. Ein funktionierendes und leistungsfähiges Straßennetz muss vorgehalten werden, unter anderem auch, um angrenzende Straßen entlasten zu können. Eine Reduzierung des Verkehrs im Wigbold ist jedoch jetzt schon durch die Umgehungsstraße zu spüren.
- Ein Bürger bezweifelt, dass der Verkehr im Ortskern Durchgangsverkehr ist, da der Verkehr von West nach Ost bereits jetzt attraktive Wegeverbindungen habe.
- Ein weiterer Bürger widerspricht, dass momentan jedes dritte Auto im Ortskern ein ortsfremdes Kennzeichen habe.

Mehrere Bürger und Bürgerinnen geben Anregungen zum Thema **Ortsumgehung** (Kreuzungspunkt sei schlecht für Radverkehr; Umbau des Knotenpunkts zum Kreisverkehr).

- Herr Koops antwortet, dass die Ortsumgehung in der Verantwortung des Landesbetriebs Straßen NRW liege, der die Ortsumgehung geplant hat und betreibt. Die Stadt Münster habe keine Befugnisse, dort Änderungen vorzunehmen.

Mehrere Bürger fragen zum Thema **Kreisstraße**. (Eschstraße als Kreis- oder Gemeindestraße).

- Herr Kuhn erklärt, dass bisher nicht entschieden ist, ob die Eschstraße als Kreisstraße aufgestuft wird. Dies wird nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens entschieden.
- Herr Koops erläutert, dass die Verkehrsmenge nicht davon abhängt, ob die Eschstraße zu einer Kreisstraße aufgestuft wird. Die Verkehrsmenge ist unabhängig von der Straßenklassifizierung. Auch auf einer Kreisstraße können mit bestimmten Voraussetzungen verkehrsberuhigende Maßnahmen getroffen werden. (siehe erster Punkt unter Geschwindigkeitsreduzierung)
- Ein Bürger meint, dass Gemeindestraßen ein Fahrverbot für Lkw bieten. Ein grundsätzliches Fahrverbot für Lkw besteht bei Gemeindestraßen nicht.

Mehrere Bürger geben zu bedenken, dass der **Radverkehr** und der ÖPNV gestärkt werden sollten. Daher sollten die Einwohner Wolbecks daran gehindert werden, Auto zu fahren. Sie seien der Ansicht, dass sich Rad- und Fußgängerverkehr auf dem gemeinsamen Weg gegenseitig gefährden. Sie wünschen sich eine Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer.

- Hierzu wird aufgeführt, dass die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht erfordert. Wer am Verkehr teilnimmt, hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder, mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Gemeinsame Geh- und Radwege in einer Breite von 2,5 m sind in Münster oft vertreten und gerade bei beengten Platzverhältnissen die optimale Führungsform, um beide Verkehrsteilnehmer sicher zu führen. Auf der Eschstraße ist eine 3,0 m breite Nebenanlage geplant. Eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer auf Grund der Führungsform wird nicht gesehen.

Einige Bürger wünschen sich, dass eine Alternative zum Ausbau der Eschstraße, der Ausbau der Straße **Wolbecker Windmühle**, geprüft wird.

- Herr Kuhn erläutert, dass die Alternative bereits geprüft worden ist. Die Straße Wolbecker Windmühle liegt jedoch nicht zentrumsnah genug, um die Entlastungswirkung im Ortskern zu erreichen. Der Effekt der Verkehrsreduzierung im Ortskern würde hier nicht ausreichen, um die angestrebte Umgestaltung des Ortskerns durchführen zu können.

Mehrere Bürger interessieren sich für die Maßnahmen im **Ortskern** (Beruhigung des Ortskerns und Zusammenhang zum Ausbau der Eschstraße; Bürgersteige seien zu schmal, auch für Rollator / Kinderwagen / Rollstuhl).

- Herr Koops gibt zu bedenken, dass erst die Eschstraße mit Anbindung an die Umgehungsstraße gebaut werden muss, um anschließend den Ortskern entlasten zu können. Sobald der Ortskern verkehrlich entlastet ist, können die Umbaumaßnahmen beginnen, die im „**Entwicklungskonzept** Wolbeck – Zentrum“ von 2009 beschrieben sind. Dabei wird die Ortsdurchfahrt der Münsterstraße / Am Steintor so gestaltet, dass es nicht mehr attraktiv ist, dort entlang zu fahren. Im Zuge dessen sollen zu Fuß Gehende als auch Rad Fahrende mehr Raum erhalten. Das Entwicklungskonzept ist mit den Bürgern und Bürgerinnen zusammen entwickelt worden. Der Ortskern ist jedoch nicht Teil des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes.

Eine Bürgerin fragt, ob das **Landschaftsschutzgebiet**, das an die Eschstraße angrenzt, durch den Ausbau der Eschstraße beeinträchtigt wird.

- Herr Kuhn erläutert, dass das Landschaftsschutzgebiet „Werse-Ems-Niederung, Kreuzbach, Angel und Wolbecker Tiergarten“ südlich der Eschstraße liegt. Da die Eschstraße ausschließlich nach Norden verbreitert wird, wird das Landschaftsschutzgebiet nicht beeinträchtigt.

Ein Bürger bemerkt, dass die **Aussegnungshalle** des Frieshofes nahe zur Eschstraße liegt und bei Lkw-Verkehr der Beerdigungszeremonie akustisch nicht mehr gefolgt werden könne.

- Herr Kuhn antwortet, dass der Verwaltung dieses Thema bekannt ist und sie darauf eingehen werde. In welcher Form, sei bisher noch nicht abschließend geklärt. Ein Vorschlag des Grünflächenamtes sieht für den Friedhofsplatz eine Urnenwand mit rückwärtiger Lärmschutzwand vor.

Ein Bürger fragt nach den **Parkplätzen** für den Friedhof.

- Herr Kuhn antwortet, dass das Parken längs zur Eschstraße nach dem Ausbau nicht mehr möglich ist. Dafür wird ein neuer Parkstreifen entlang der Zufahrt zum Recyclinghof geschaffen. Die Zufahrt wird weiterhin auch von schwerem, landwirtschaftlichem Gerät genutzt werden können. Da ein neuer Zugang zum Friedhof von dieser Zufahrt aus geplant ist, sind keine Umwege für Friedhofsbesucher in Kauf zu nehmen.

Ein Bürger ist wegen einer erhöhten **Feinstaubbelastung** besorgt.

- Herr Kuhn antwortet, dass erst ab einer Verkehrsstärke von 10.000 Kfz / 24h und einer unzureichenden Durchlüftung der Örtlichkeit mit einer erhöhten Feinstaubbelastung zu rechnen ist. Beides ist auf der Eschstraße nicht gegeben, sodass keine relevante Schadstoffbelastung entstehen wird, somit auch keine Gefährdung auftritt.

Mehrere Bürger stellen Fragen zum Thema **Lärmschutz** (östlicher Ausbauabschnitt ohne Lärmschutz; passiver Lärmschutz nicht aus Bebauungsplan ersichtlich).

- Herr Kuhn antwortet, dass im östlichen Ausbauabschnitt der Eschstraße passive Lärmschutzmaßnahmen (Einbau von schallgedämmten Fenstern) angewendet werden. Diese werden im Gegensatz zu aktivem Lärmschutz nicht im Bebauungsplan festgesetzt, da sie Gebäude außerhalb des Bebauungsplangebiets betreffen. Die Maßnahmen werden von der Stadt Münster mit den Eigentümern geklärt.
- Herr Timmermann ergänzt, dass das Schallgutachten, das dem Bebauungsplan zugrunde liegt, ausrechnet, welche Gebäude einen Anspruch auf passiven Lärmschutz haben. Es wird in der Offenlage mit ausgelegt.

Mehrere Bürger fragen, ob die **Eigentumsverhältnisse** geklärt sind.

- Herr Kurz antwortet, dass die Stadt Münster, bis auf einige geringe Teilflächen, Eigentümerin der im Bebauungsplan überplanten Flächen ist. Die Stadt bemüht sich, die erforderlichen Teilflächen ebenfalls zu erwerben. Der Bebauungsplan regelt im Übrigen nicht das Eigentum an Grundstücken, sondern die bei den Amtsgerichten geführten Grundbücher.

Ein Bürger fragt, ob beim Straßenumbau die Anlieger **finanziell** beteiligt werden.

- Herr Kuhn antwortet, dass der Umbau der Eschstraße nicht nach dem Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG) abgerechnet wird und die Anlieger nicht finanziell beteiligt werden.

Mehrere Bürgerinnen und Bürger fragen nach dem **Verfahren** sowie den **politischen Hintergründen** (politische Entscheidungen; weitere Verfahrensschritte; Ausbau der Eschstraße mit Netzfunktion; FNP-Änderung).

- Herr Schönlau erklärt, dass das Verfahren wie folgt abläuft: Die Aufstellung des Bebauungsplans Eschstraße wird durch den Rat der Stadt Münster beschlossen. Daraufhin erhält die Verwaltung den Auftrag, die Planung als Voraussetzungen für die Umsetzung zu erstellen. Der Bebauungsplanentwurf wird dann der Öffentlichkeit vorgestellt und anschließend durch die politischen Gremien beschlossen. Dazu erstellt die Verwaltung Beschlussvorlagen, über die der Rat entscheidet. Inhaltlich müssen sich die einzelnen Fraktionen darüber klar werden, welches politische Ziel verfolgt werden soll. Letztendlich entscheidet die Mehrheit des Rats über den Bebauungsplan.
- Herr Kurz ergänzt, dass die Vorlagen, die für die Politik erstellt werden, sämtliche Anregungen, die im Verfahren vorgebracht wurden, darstellen und mit Abwägungsvorschlägen für den Rat versehen werden. Die Protokolle der Öffentlichkeitsbeteiligungen werden den Vorlagen angehängt. Im Fall der Eschstraße muss auch eine Vorlage für eine Flächennutzungsplan-Änderung gemacht werden, da der Charakter der Straße geändert wird.
- Zudem erläutert Herr Kurz, dass der Bebauungsplan als Satzung beschlossen wird und damit zum Ortsgesetz wird. Das Verfahren nach dem Baugesetzbuch sieht die Beteiligung der Öffentlichkeit vor, die sich in die frühzeitige Bürgeranhörung nach §3(1) BauGB im ersten Schritt und im weiteren Verlauf in die Offenlage nach §3(2) BauGB unterteilt.

Zu dem Planentwurf wird eine ausführliche Begründung erstellt, in der die Ziele der Planung und die Auswirkungen der Planung dargestellt werden und die Abwägung widerstreitender Belange dargestellt wird.

- Herr Kurz erklärt, dass im weiteren Verfahren die Offenlage voraussichtlich für das Frühjahr 2020 geplant ist. Zu der Offenlage werden alle umweltrelevanten Informationen und Gutachten ausgelegt. In diesem Verfahrensschritt haben Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich erneut zum Bebauungsplan zu äußern. Über die vorliegenden Anregungen entscheidet der Rat im Einzelnen und beschließt den Bebauungsplan als Satzung.
- Ein Bürger fragt, ob der Politik bewusst war, dass die Eschstraße eine Netzfunktion erhält und ob es möglich sei, dies noch zu ändern.
  - Herr Schönlau antwortet, dass dies schwer zu beantworten ist, da die Idee des Ausbaus der Eschstraße weit zurückgeht. Bereits in den 1980er Jahren ist die Idee zur Planung einer Umgehungsstraße und Zubringer aufgekommen, die damals noch nicht im Detail geplant war.

#### **Ende der Veranstaltung**

Herr Schönlau beendet die Veranstaltung um 20:20 Uhr und bedankt sich bei allen Bürgerinnen und Bürgern für die Fragen und Anregungen. Die Verwaltung wird die Anregungen prüfen und - so weit möglich- in der Planung berücksichtigen. Er bittet darum, Vertrauen zur Verwaltung zu haben, die durch ihr Fachwissen die besten Möglichkeiten ausschöpfen wird. Die letztendliche Entscheidung liege jedoch bei der Politik, um einen gerechten Interessensausgleich zu schaffen. Dennoch hätten auch neue Hausbauer die Chance gehabt, die Entstehung der Eschstraße abschätzen zu können, da hierauf im Bebauungsplan hingewiesen wurde.



Herr Schönlau  
Bezirksbürgermeister



Frau Köttgen  
Protokollführerin