

# Begründung

## zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 591: Wolbeck – Eschstraße zwischen Münsterstraße und Ortsumgehung

Anlage 5 zur Vorlage Nr. V/0091/2020

Inhalt	Seite
1 Planungsanlass / Planungsgrundlagen .....	3
2 Geltungsbereich .....	3
3 Planungsrechtliche Situation .....	4
3.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan .....	4
3.2 Landschaftsplan .....	4
3.3 Bestehendes Planungsrecht .....	4
4 Räumliche und strukturelle Situation .....	4
5 Planungsziele .....	5
6 Inhalte des Bebauungsplans .....	6
6.1 Kreisverkehr Münsterstraße / Eschstraße / Am Borggarten .....	7
6.2 Abschnitt Münsterstraße bis Silberbrink .....	8
6.3 Abschnitt Silberbrink bis Goldbrink .....	9
6.4 Abschnitt Goldbrink bis Tönne-Vormann-Weg .....	10
6.5 Abschnitt Tönne-Vormann-Weg bis Umgehungsstraße .....	12
6.6 Immissionsschutz .....	13
6.6.1 Verkehrliche Entwicklung .....	13
6.6.2 Immissionstechnische Untersuchung .....	14
6.6.2.1 Verkehrslärmauswirkungen auf den Knotenpunkt Münsterstraße / Eschstraße / Am Borggarten .....	16
6.6.2.2 Verkehrslärmauswirkungen auf den Abschnitt Münsterstraße bis Silberbrink .....	17
6.6.2.3 Verkehrslärmauswirkungen auf den Abschnitt Silberbrink bis Goldbrink .....	18
6.6.2.4 Verkehrslärmauswirkungen auf den Abschnitt Goldbrink bis Tönne-Vormann-Weg .....	19
6.6.2.5 Verkehrslärmauswirkungen auf den Abschnitt Tönne-Vormann-Weg bis Umgehungsstraße .....	20
6.6.2.6 Fazit .....	20
7 Flächenbilanz .....	21
8 Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gemäß § 2a BauGB .....	21
8.1 Rahmen der Umweltprüfung .....	21
8.2 Kurzdarstellung der Planung .....	21
8.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes .....	22
8.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose .....	24
8.4.1 Menschen und menschliche Gesundheit .....	24
8.4.1.1 Bestandssituation der Umwelt .....	24
8.4.1.2 Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung/Maßnahmen .....	25
8.4.2 Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt .....	30
8.4.2.1 Bestandssituation der Umwelt .....	30
8.4.2.2 Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung/Maßnahmen .....	32
8.4.3 Fläche und Boden .....	36
8.4.3.1 Bestandssituation der Umwelt .....	36
8.4.3.2 Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung/Maßnahmen .....	36
8.4.4 Wasser .....	37
8.4.4.1 Bestandssituation der Umwelt .....	37
8.4.4.2 Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung/Maßnahmen .....	37
8.4.5 Klima / Luft .....	38
8.4.5.1 Bestandssituation der Umwelt .....	38
8.4.5.2 Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung/Maßnahmen .....	38

---

8.4.6	Landschaft / Ortsbild .....	39
8.4.6.1	Bestandssituation der Umwelt .....	39
8.4.6.2	Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung/Maßnahmen.....	39
8.4.7	Kulturgüter und sonstige Sachgüter .....	40
8.4.7.1	Bestandssituation der Umwelt .....	40
8.4.7.2	Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung/Maßnahmen.....	40
8.4.8	Wechselwirkungen .....	41
8.4.9	Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen .....	41
8.5	Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante).....	41
8.6	Anderweitige Planungsmöglichkeiten.....	42
8.7	Überwachung (Monitoring) .....	42
8.8	Zusammenfassung .....	43
9	Gesamtabwägung.....	44
10	Realisierung der Planung / Durchführungsmaßnahmen .....	46

---

Abbildungen	Seite
Abb. 1: Auszug Verkehrstechnischer Entwurf – Verortung Kreisverkehr .....	7
Abb. 2: Auszug Verkehrstechnischer Entwurf – Abschnitt zwischen Münsterstraße und Silberbrink.....	8
Abb. 3: Auszug Verkehrstechnischer Entwurf – Abschnitt zwischen Goldbrink und Silberbrink .....	9
Abb. 4: Auszug Verkehrstechnischer Entwurf – Abschnitt zwischen Anfang Bebauung Tönne-Vormann- Weg und Goldbrink .....	10
Abb. 5: Auszug Verkehrstechnischer Entwurf – Verortung geplanter Querungsstellen.....	11
Abb. 6: Auszug Verkehrstechnischer Entwurf – Abschnitt zwischen Ortsumgehung Wolbeck und Anfang Bebauung .....	12
Abb. 7: Verkehrstechnischer Entwurf – Unterschied Umbau Knotenpunkt zum Kreisverkehr (blau) und Ausbau der Eschstraße (lila).....	16

---

Tabellen	Seite
Tab. 1: Verkehrsentwicklung im Stadtteil Münster-Wolbeck.....	14
Tab. 2: Flächenbilanz .....	21
Tab. 3: Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes .....	22

## **1 Planungsanlass / Planungsgrundlagen**

Der Ausbau der Eschstraße ist ein wichtiger Baustein zur Bewältigung der Verkehrsproblematik im Ortskern Wolbeck. Dieser ist durch die historisch gewachsenen, beengten Bedingungen und aufgrund von fehlenden Alternativrouten einer hohen, täglichen Verkehrsbelastung ausgesetzt. Die Problematik wurde unter anderem mit der Vorlage Nr. V/0272/2012 aus dem Jahr 2012 für das Entwicklungskonzept „Aktives Stadt- und Ortsteilzentrum Münster-Wolbeck“ aufgezeigt. Für die Umsetzung des Entwicklungskonzepts ist die Reduzierung des Verkehrs im Ortskern unerlässlich.

Daher soll die Eschstraße künftig als Haupterschließungsstraße eine Zubringerfunktion zur Ortsumgehung übernehmen. Um dieser Funktion gerecht zu werden, ist ein Ausbau der Eschstraße zwischen Münsterstraße und Ortsumgehung erforderlich.

Zur Schaffung der planungsrechtlichen Grundlage für den Ausbau der Eschstraße ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich. Der Rat hat in seiner Sitzung am 17.05.2017 beschlossen, für den Ausbau der Eschstraße zwischen der Münsterstraße und der Ortsumgehung Wolbeck gemäß § 2 (1) BauGB den Bebauungsplan Nr. 591 zur Festsetzung der öffentlichen Verkehrsflächen aufzustellen.

## **2 Geltungsbereich**

Beim Bebauungsplan Eschstraße handelt es sich um einen Bebauungsplan, der ausschließlich die öffentliche Verkehrsfläche und Nebenanlagen festsetzt. Der Geltungsbereich umfasst den Trassenverlauf der Eschstraße von der Münsterstraße im Osten inklusive Knotenpunkt Münsterstraße / Eschstraße / Am Borggarten bis zur Anschlussplanung der Ortsumgehung des Landesbetriebs Straßenbau NRW im Westen. Die südliche Plangebietsgrenze deckt sich im Wesentlichen mit dem südlichen Rand der bestehenden Eschstraße. Nach Norden verbreitert sich die Straße auf eine Gesamtbreite von ca. 18,50 m. Ab dem Bereich der Wohnbebauung Tönne-Vormann-Weg wird die nördliche Plangebietsgrenze des Bebauungsplans Nr. 591 durch die angrenzenden Grundstücke der Wohnbebauung gebildet. Die Einmündungsbereiche der Straßen Silberbrink, Goldbrink und die Zufahrt zum Recyclinghof befinden sich ebenfalls im Geltungsbereich.

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 591 liegen folgende Flurstücke:

Gemarkung Wolbeck-Stadt,

Flur 1,

Flurstücke 2580, 2600,

Teile der Flurstücke 1226, 2467, 2566, 3333, 3334, 3393, 3595,

Gemarkung Wolbeck-Kirchspiel,

Flur 6,

Teil des Flurstücks 819,

Flur 13,

Flurstücke 1004, 1006, 1007, 1008, 1011, 1013, 1015, 1017, 1019,

Teile der Flurstücke 74, 154, 213, 547, 548, 715, 777, 1009, 1020, 1075, 1108.

Die Grenzen des räumlichen Geltungsbereichs sind im Plan durch einen grauen Streifen gekennzeichnet.

### **3 Planungsrechtliche Situation**

#### **3.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan**

Die Aufstellung eines Bebauungsplans unterliegt dem Entwicklungsgebot aus dem Flächennutzungsplan (FNP). Der wirksame FNP der Stadt Münster stellt für den Bereich der Eschstraße Flächen für die Landwirtschaft, Friedhof und Park dar. Um die Eschstraße zukünftig als klassifizierte Straße (hier Kreisstraße) im Flächennutzungsplan darstellen zu können und um dem Entwicklungsgebot aus § 8 BauGB gerecht zu werden, ist eine Änderung des FNP erforderlich. Die Anpassung wird in der 62. Änderung im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans vorgenommen.

#### **3.2 Landschaftsplan**

Der Landschaftsplan „Werse“ umfasst das östliche und südöstliche Stadtgebiet von Münster. Prägende Landschaftsbestandteile sind die Talräume von Werse und Ems sowie der großflächige Waldbestand des Wolbecker Tiergartens. Die Emsaue ist Teil des Gewässerauenprogramms des Landes NRW und steht seit 1998 unter Naturschutz. Zusammen mit dem Wolbecker Tiergarten hat dieser Lebensraum aufgrund der vielfältigen Tier- und Pflanzenwelt regionale und europaweite Bedeutung für den Naturschutz und ist demzufolge Teil des europäischen, ökologischen Netzwerks Natura 2000. Der Landschaftsplan „Werse“ ist vom Bebauungsplan Nr. 591 betroffen, die entsprechenden Bereiche werden aus dem Landschaftsplan entlassen. Das erforderliche Landschaftsplanänderungsverfahren wird parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans innerhalb des Bebauungsplanverfahrens abgewickelt. Die Änderung erfolgt als sogenanntes „Klauselverfahren“ (Anpassungsklausel) gemäß § 20 Abs. 4 Landesnaturschutzgesetz NRW (LNatSchG). Bei der Aufstellung, Änderung und Ergänzung eines Flächennutzungsplans im Geltungsbereich eines Landschaftsplans treten widersprechende Darstellungen und Festsetzungen des Landschaftsplans mit dem Inkrafttreten des entsprechenden Bebauungsplans (hier Nr. 591) außer Kraft.

#### **3.3 Bestehendes Planungsrecht**

Der Bebauungsplan Nr. 591 überplant Teile der Bebauungspläne

Nr. 213 Teilabschnitt I: Wolbeck – Goldbrink,

Nr. 213 Teilabschnitt II: Wolbeck – Goldbrink – Neufassung,

Nr. 217 Teilabschnitt II: Wolbeck – Steingärten (nördlicher Teil),

Nr. 389: Wolbeck – Eschstraße / Goldbrink und

Nr. 415: Wolbeck-Nord – Am Borggarten / Grenkuhlenweg / Telgter Straße.

Mit der Rechtskraft des Bebauungsplans Nr. 591 treten diese Pläne, soweit sie vom neuen Plan überlagert werden, außer Kraft.

### **4 Räumliche und strukturelle Situation**

Wolbeck liegt als südöstlichster Stadtteil Münsters ca. 8 km vom Zentrum entfernt und grenzt an die Nachbarorte Alverskirchen (ca. 5 km) und Albersloh (ca. 6 km). Der Ortskern von Wolbeck (Wigbold) ist historisch bedeutsam und denkmalrechtlich geschützt. Als dörflich geprägter Stadtteil ist Wolbeck insbesondere für Familien und ältere Menschen attraktiv. 2018 haben

insgesamt 9.852 Personen in 4.418 Haushalten in Wolbeck gelebt. Ein Umzugs-Saldo innerhalb Münsters zeigt die steigende Attraktivität Wolbecks. Außerhalb der Ortslage befindet sich vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Fläche mit für das Münsterland typischen Streusiedlungen und Gehöften. Die Ortsumgehung Wolbeck (L 585n) führt westlich um den Stadtteil herum. Einen aktiven Bahnhofpunkt gibt es derzeit nicht.

Das Plangebiet beschränkt sich auf die öffentliche Verkehrsfläche der Eschstraße. Diese liegt im westlichen Stadtgebiet Wolbecks und stellt die Verbindung zwischen der Ortsumgehung L 585n und dem Zentrum Wolbeck dar. Die Eschstraße weist derzeit je nach Abschnitt unterschiedliche Ausbaustandards auf.

Ab dem Knotenpunkt Münsterstraße / Eschstraße / Am Borggarten bis zum Silberbrink ist die Eschstraße als Temp-30-Zone mit zwei Fahrspuren ausgewiesen. In diesem Abschnitt sind insgesamt vier Fahrbahneinengungen als verkehrsberuhigende Elemente ausgebaut. Ferner weist die Eschstraße in diesem Abschnitt beidseitig sonstige (nicht benutzungspflichtige) Radwege sowie Gehwege auf. Stellenweise sind Parkstreifen vorhanden. Die Eschstraße übernimmt eine direkte Erschließungsfunktion für die angrenzende Bebauung.

Im Abschnitt zwischen Silberbrink und Goldbrink weist die Eschstraße beidseitig Gehwege und eine Fahrbahn mit ebenfalls zwei Fahrspuren auf. In diesem Abschnitt liegen auf der Südseite der Zugang zum Friedhof bzw. zur Trauerhalle und die Zufahrt zum Parkplatz des Friedhofs. Nördlich der Eschstraße grenzt Wohnbebauung an, die jedoch über die Straße am Silberbrink erschlossen ist.

Westlich der Straße Goldbrink bis zum Ende der Bebauung des Tönne-Vormann-Wegs weist die Eschstraße keine Nebenanlagen auf. In diesem Bereich dient sie der Erschließung des Recyclinghofs, der nordwestlich des Friedhofs liegt. Im Norden der Eschstraße grenzt die Wohnbebauung des Tönne-Vormann-Wegs an, die mit zwei Fußgängerwegen an die Eschstraße angeschlossen ist.

Im weiteren Verlauf bis zur Ortsumgehung erschließt die Eschstraße landwirtschaftliche Flächen, sowie zwei Wohngebäude im Außenbereich. Die Fahrbahn verjüngt sich in diesem Bereich auf eine Fahrspur. Auch in diesem Bereich sind keine Nebenanlagen vorhanden.

Der Erschließungsweg zum Recyclinghof ist gleichzeitig Bestandteil einer wichtigen Fuß- und Radwegeverbindung zwischen dem nördlich der Eschstraße gelegenen Wohngebiet und dem südlich gelegenen Schulzentrum Wolbeck. Die östlich gelegene Wegeverbindung entlang des Friedhofs führt das nördlich der Eschstraße liegende Wohngebiet in den Wolbecker Ortskern. Die Eschstraße ist Bestandteil einer wichtigen Fuß- und Radwegverbindung zwischen Wolbeck und Angeldomde (Wirtshaus Hoffschulte), die insbesondere für Erholungssuchende von großer Bedeutung ist.

## **5 Planungsziele**

Mit dem Bebauungsplan Nr. 591 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Ausbau der Eschstraße zwischen Münsterstraße und der Ortsumgehung Wolbeck (L 585n) geschaffen werden. Ziel des Ausbaus der Verkehrsanbindung der Eschstraße an die Umgehungsstraße ist es, eine möglichst große Verkehrsentlastung des Straßenzugs Am Steintor – Münsterstraße im zentralen Bereich von Wolbeck, dem Wigbold, zu erreichen. Dieser Bereich ist derzeit mit bis zu 10.300 Kfz / 24 h (Am Steintor, Höhe Drostenhof) außerordentlich stark belastet. Da ca. 50 %

dieses Verkehrsaufkommens durch den Wolbecker Binnenverkehr verursacht wird, müssen zur Entlastung des Straßenzugs Am Steintor – Münsterstraße zentrumsnahe Zufahrten zur Ortsumgehung als verkehrlich attraktive Alternative geschaffen werden. Diese sind im Norden die Eschstraße und im Süden die Straße Am Berler Kamp. Die Eschstraße liegt am Nahversorgungszentrum Wolbeck-Münsterstraße und ist damit geeignet, den Binnenverkehr durch eine attraktive Alternative zur Münsterstraße auf die Ortsumgehung abzuleiten und eine Entlastung im Wigbold herbeizuführen. Die Planfeststellung zur Ortsumgehung berücksichtigt bereits einen Anschlusspunkt dieser an die Eschstraße.

Mit der dadurch erreichten Verkehrsentslastung sind die Grundlagen geschaffen, den Ortskern in Wolbeck gemäß dem Entwicklungskonzept „Aktives Stadt- und Ortsteilzentrum Münster-Wolbeck“ anders zu gestalten und verkehrsberuhigt umzubauen. Ziel ist es, die Bedingungen für Fußgänger, Radfahrer und mobilitätseingeschränkte Personen zu verbessern und damit zur Verkehrssicherheit beizutragen. Zudem bietet eine Umgestaltung des Ortskerns die Möglichkeit, den Einzelhandel zu stärken und damit das Zentrum zu beleben.

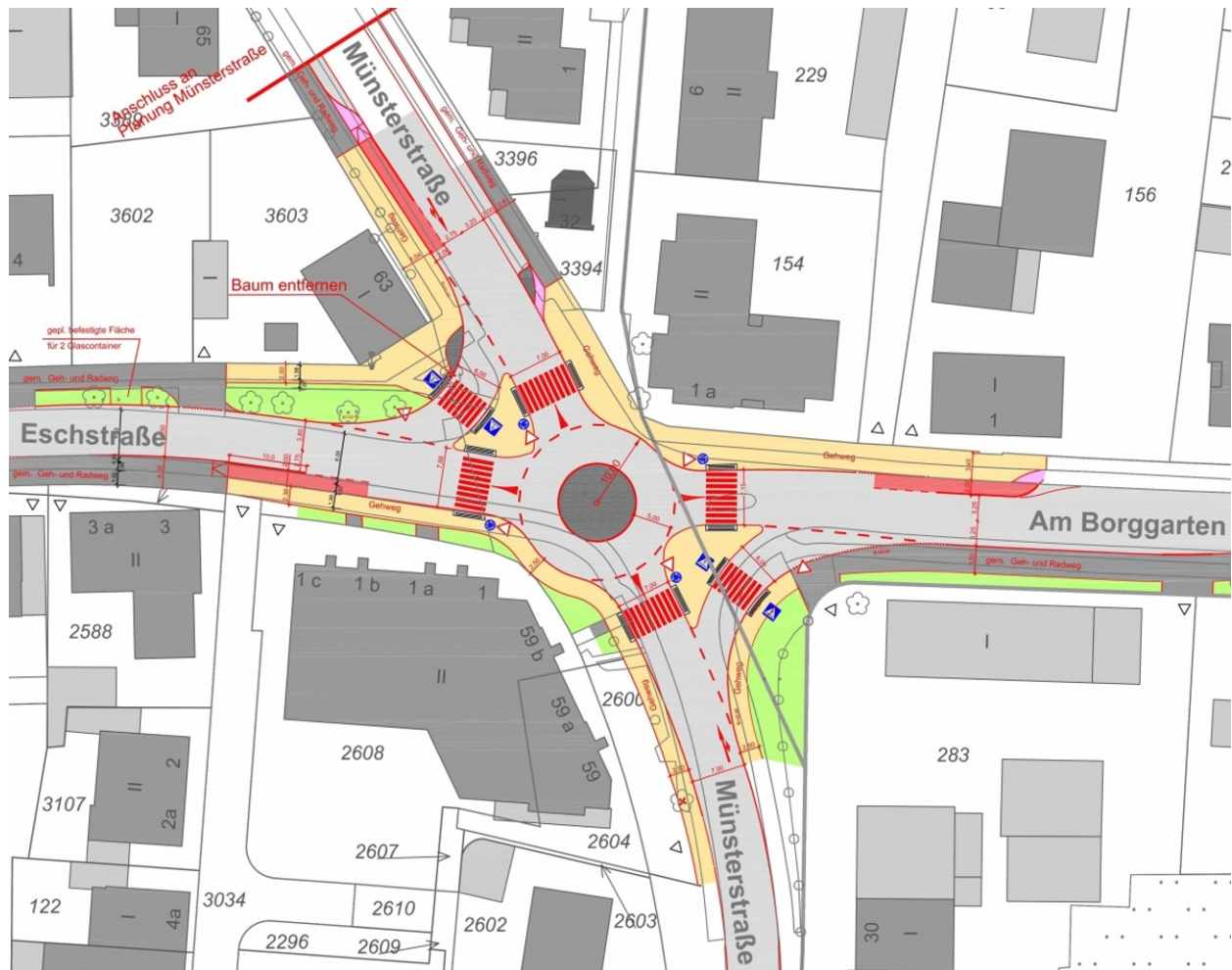
## **6 Inhalte des Bebauungsplans**

Der Bebauungsplan Nr. 591 beinhaltet die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsflächen zum Ausbau der Eschstraße zwischen Münsterstraße und Ortsumgehung Wolbeck. Dazu gehören neben der Festsetzung der Verkehrsfläche auch das Verkehrsgrün, öffentliche Grünflächen und Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft, sowie nachrichtlich auch Parkbuchten und Bäume.

Die Eschstraße wird künftig zwischen Münsterstraße und Ortsumgehung bevorrechtigt geführt, demnach werden die einmündenden Straßen der Eschstraße untergeordnet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird aufgrund der StVO § 3 in allen Bereichen auf 50 km/h festgesetzt. Grundsätzlich ist der Ausbau der Eschstraße als zweispurige Straße mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m geplant. Es ist durchgehend ein gemeinsamer Geh- und Radweg in einer Breite von 3,00 m vorgesehen, der entweder in beide Richtungen oder richtungsgebunden befahrbar ist. Zudem ist ein Grünstreifen mit Neuanpflanzung von Bäumen zur Fortführung der Allee vorgesehen. Vereinzelt ist der Erhalt bestehender Bäume festgesetzt. Auf Teilen der Eschstraße sind im Straßenbegleitgrün vorsorglich Leiteinrichtungen für Amphibien vorgesehen. Der Bebauungsplan endet am Anschlusspunkt der Planfeststellung zur Ortsumgehung L 585n.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans gliedern sich nach den einzelnen Abschnitten der Eschstraße. Zur besseren Verständlichkeit sind diese im Folgenden separat aufgeführt.

## 6.1 Kreisverkehr Münsterstraße / Eschstraße / Am Borggarten



**Abb. 1: Auszug Verkehrstechnischer Entwurf – Verortung Kreisverkehr**

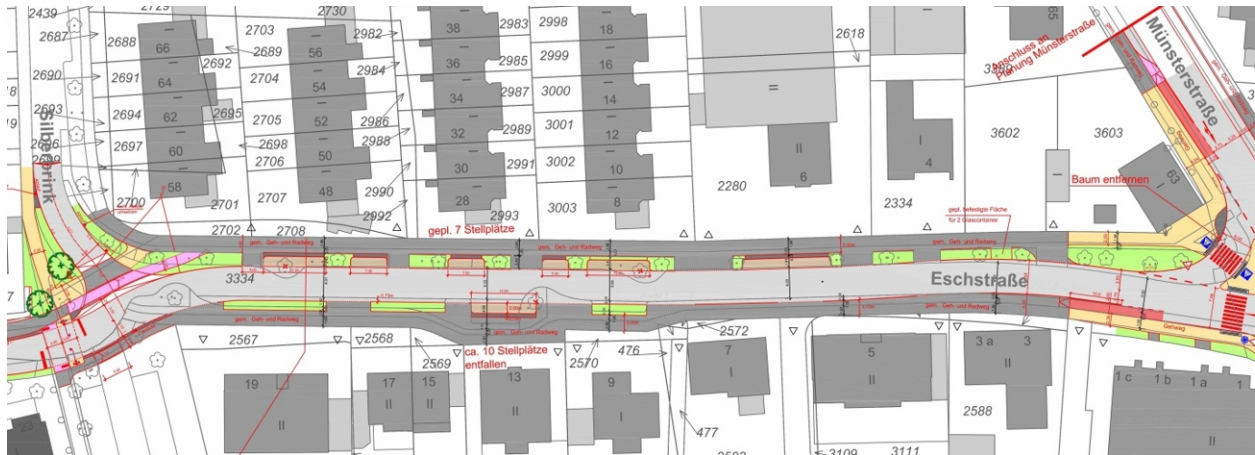
Im Knotenpunkt Münsterstraße / Eschstraße / Am Borggarten wird unter Inanspruchnahme ausschließlich der städtischen Liegenschaften ein Kreisverkehr mit einer Kreisfahrbahn von 20,00 m Durchmesser realisiert. Dies erhöht die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts und dient zusätzlich der Reduzierung von Anfahrgeräuschen. Aufgrund des ungünstigen Kreuzungswinkels der Münsterstraße mit den Querstraßen Am Borggarten und Eschstraße sind Bypässe vorgesehen. Diese sind für die Fahrtbeziehung von Norden in die Eschstraße und von Süden in die Straße Am Borggarten festgesetzt. Ohne Bypässe können Großfahrzeuge den Mini-Kreisverkehr nicht passieren. Für die oben genannten Fahrbeziehung Fahrtrichtung geradeaus können Großfahrzeuge über den Mini-Kreisverkehr hinwegsetzen. Für den Fußgängerverkehr sind umlaufende Fußgängerüberwege mit 4,00 m Breite vorgesehen. Entsprechend dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren sind diese 4,00 m von der Kreisfahrbahn abgesetzt. Die beiden Bypässe erhalten ebenfalls 4,00 m breite Fußgängerüberwege. Der Radverkehr wird mit dem Autoverkehr im Kreisverkehr geführt.

### Lärmschutz

Durch den Umbau des Knotenpunkts ergibt sich trotz Grenzwertüberschreitung keine wesentliche Änderung im Sinne der Regelungen der 16. BImSchV. An mehreren Gebäuden wird durch den Umbau des Kreuzungspunkts zu einem Kreisverkehr der Schalleistungspegel

gesenkt. Im Bereich der Straße Am Borggarten werden die Grenzwerte bereits im Status quo um bis zu 5 dB(A) überschritten. Da sich jedoch insgesamt an keiner Stelle eine planbedingte Erhöhung um 3 dB(A) ergibt, besteht hier keine wesentliche Änderung der Straße und es werden keine passiven Lärmschutzmaßnahmen nötig (siehe hierzu Kapitel 6.6.2.1).

## 6.2 Abschnitt Münsterstraße bis Silberbrink



**Abb. 2: Auszug Verkehrstechnischer Entwurf – Abschnitt zwischen Münsterstraße und Silberbrink**

Im Abschnitt von der Münsterstraße zum Silberbrink werden die bestehenden Fahrbahneinengungen der Eschstraße zurückgebaut, sodass sich hier zwei durchgängig benutzbare Fahrstreifen ergeben, um die künftigen Mehrverkehre auf der Eschstraße abzuleiten. Die bestehende Baumreihe nördlich der Fahrbahn wird erhalten und grenzt die Fahrbahn vom richtungsgebundenen Fuß- und Radweg ab. Südlich der Fahrspuren befindet sich ebenfalls ein Fuß- und Radweg. Beidseitig sollen zwischen dem Straßenbegleitgrün Parkbuchten geschaffen werden. Die Zufahrten zu der Wohnbebauung und der weiteren Erschließung bleiben erhalten.

### Lärmschutz

In diesem Bereich der Eschstraße liegt eine wesentliche Änderung der Straße im Sinne der Regelungen der 16. BImSchV vor. Es wird ein weiterer durchgängig befahrbarer Fahrstreifen durch Rückbau der Fahrbahneinengungen geschaffen. Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen kommt es in diesem Straßenabschnitt zu Lärmwertüberschreitungen für Allgemeine Wohngebiete von bis zu 3 dB(A). Es können keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich vorgesehen werden, da durch die vielen Unterbrechungen für Grundstückszufahrten hier der Zweck einer Lärmschutzwand unterlaufen würde. Durch passive Lärmschutzmaßnahmen können hier gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden (siehe Kapitel 6.6.2.2).

### 6.3 Abschnitt Silberbrink bis Goldbrink



**Abb. 3: Auszug Verkehrstechnischer Entwurf – Abschnitt zwischen Goldbrink und Silberbrink**

Im Abschnitt zwischen den Einmündungen Silberbrink und Goldbrink liegt der gemeinsame Geh- und Radweg nördlich unmittelbar neben der Fahrbahn. Die Trennung zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg erfolgt in diesem Abschnitt mittels Hochbord (Bürgersteig), da der Grünstreifen aufgrund der beengten Verhältnisse entfällt. Nördlich des gemeinsamen Geh- und Radwegs ist Verkehrsgrün ausgewiesen. Im Bereich Silberbrink wird eine Lichtsignalanlage (Ampel) mit Anforderung zur sicheren Querung der Eschstraße eingerichtet. Im Bereich der Einmündung in den Goldbrink gibt es eine Aufpflasterung, die den Übergang in die Tempo-30-Zone des Wohngebiets signalisieren soll. Die Zuwegung zum Parkplatz des südlich gelegenen Friedhofs wird erhalten. Aufgrund der beengten Verhältnisse muss hier der Fußgängerweg entlang des Friedhofs entfallen. Dafür wird die Querung mit Bedarfsampel nahe des Zuwegs eingerichtet. Derzeit werden bei größeren Beisetzungen Fahrzeuge von Trauergästen in der Eschstraße abgestellt. Diese Möglichkeit des inoffiziellen Parkens entfällt mit dem Ausbau der Eschstraße. Im näheren Umfeld könnten perspektivisch Ausweichmöglichkeiten angeboten werden.

## Lärmschutz

In diesem Bereich der Eschstraße liegt eine wesentliche Änderung der Straße im Sinne der Regelungen der 16. BImSchV vor. Es wird ein weiterer durchgängig befahrbarer Fahrstreifen geschaffen. Die Grenzwerte werden um 3 dB(A) auf den Terrassen und an den Häusern um 1 dB(A) überschritten, weswegen hier ein Anspruch auf Lärmschutz besteht. Eine Lärmschutzwand würde hier im südlichen Grundstücksbereich liegen und damit zur Verschattung der Gärten führen. Zudem würde sie geringe Grenzwertüberschreitungen von maximal 3 dB(A) abfangen müssen. Aufgrund dessen und zur besseren Belichtung und Belüftung ist hier auf den aktiven Lärmschutz verzichtet worden. Es besteht Anspruch auf passiven Lärmschutz für die Immissionsorte mit Grenzwertüberschreitung. Betroffene Außenwohnbereiche werden entschädigt. (siehe hierzu Kapitel 6.6.2.3).

### **6.4 Abschnitt Goldbrink bis Tönne-Vormann-Weg**



**Abb. 4: Auszug Verkehrstechnischer Entwurf – Abschnitt zwischen Anfang Bebauung Tönne-Vormann-Weg und Goldbrink**

Der Grünstreifen wird in diesem Abschnitt auf bis zu 5,70 m Breite ausgeweitet. Im Grünstreifen ist eine Sickersmulde vorgesehen, in der das Regenwasser der Straße versickern kann. Das Ende jeder Sickersmulde ist an das öffentliche Kanalsystem angeschlossen, sodass im Falle eines Starkregenereignisses das Wasser hierüber abgeführt werden kann. Der vorhandene Graben zwischen der westlichen Wohnbereichsgrenze Tönne-Vormann-Weg und der Straße Goldbrink entfällt. Die Oberflächenentwässerung des Wohnbereichs erfolgt künftig über einen Regenwasserkanal, der im Zuge des Straßenausbaus in der Eschstraße verlegt wird. Im Straßenbegleitgrün sind die Anpflanzungen von Bäumen als gestalterisches Element und Fortführung der Baumreihe vom Anfang der Eschstraße vorgesehen. Nördlich des Grünstreifens befindet sich ein gemeinsamer Geh- und Radweg.

## Lärmschutz

Durch den Umbau der Straße ergibt sich eine wesentliche Änderung im Sinne der Regelungen der 16. BImSchV. In diesem Bereich werden die Grenzwerte um bis zu 2 dB(A) sowohl an

Außenwohnbereichen als auch an einem Wohngebäude überschritten. Daher besteht auch hier ein Anspruch auf Lärmschutz. Aufgrund der geringfügigen Grenzwertüberschreitung, des geringen Betroffenenkreises von einem Gebäude und 6 Außenwohnbereichen werden aktive Lärmschutzmaßnahmen im Hinblick auf die negativen Auswirkungen zu Verschattung, Belichtung und Belüftung, ebenso wie die hohen Kosten als unverhältnismäßig eingestuft. Zur Sicherstellung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen der von den Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude werden passive Lärmschutzmaßnahmen und Entschädigungen für Außenwohnbereiche vorgesehen (siehe hierzu Kapitel 6.6.2.4).

### Wegeverbindungen



**Abb. 5: Auszug Verkehrstechnischer Entwurf – Verortung geplanter Querungsstellen**

Aus dem Wohngebiet Tönne-Vormann-Weg führen derzeit zwei Fuß- und Radwegverbindungen auf die Eschstraße. Beide Wege werden künftig auf dem gemeinsamen Fuß- und Radweg vereinigt und münden westlich des Friedhofs auf Höhe der Zufahrt zum Recyclinghof auf die Eschstraße. Zur sicheren Querung der Eschstraße, insbesondere für den Schülerverkehr, ist eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel vorgesehen, die in der Breite auch für Fahrräder ausreichend Platz bietet. Diese Fuß- und Radwegeverbindung führt weiter zum Schulzentrum Wolbeck.

Eine weitere wichtige Fuß- und Radwegeverbindung führt in Verlängerung der Straße Silberbrink über die Eschstraße und östlich am Friedhof entlang weiter in Richtung Wigbold. Zur sicheren Querung der Eschstraße ist hier die Anlage einer Bedarfsampel geplant. An dieser signalgeregelten Querungsstelle können auch Radfahrer in Fahrtrichtung Münsterstraße von dem einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Nordseite der Eschstraße auf den richtungsgebundenen gemeinsamen Geh- und Radweg an der Südseite der Eschstraße wechseln. Sowohl die Mittelinsel als auch die Lichtsignalanlage werden richtlinienkonform hergestellt und sind für die Schulwegsicherung von enormer Bedeutung.

## 6.5 Abschnitt Tönne-Vormann-Weg bis Umgehungsstraße



**Abb. 6: Auszug Verkehrstechnischer Entwurf – Abschnitt zwischen Ortsumgehung Wolbeck und Anfang Bebauung**

Im Abschnitt von der Wohnbebauung Tönne-Vormann-Weg bis zur Umgehungsstraße schließt nördlich an die Fahrbahn ein Grünstreifen von ca. 6,50 m an. In diesem sind eine Baumallee, ein Straßenseitengraben zur Versickerung des Regenwassers und eine Amphibienleiteinrichtung untergebracht. An den Grünstreifen schließt sich ein gemeinsamer Geh- und Radweg an. Dieses Verkehrsgrün wird an vier Stellen für Zufahrten zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen unterbrochen. Auch in diesem Bereich ist die Fortführung der Baumreihe vorgesehen. Südlich der Fahrbahn grenzt ein Streifen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft an, der im Bereich der Wohnbebauung unterbrochen wird. Dieser ist für Amphibienleiteinrichtungen vorgesehen (siehe unten).

Die zum Ausbau der Eschstraße in diesem Bereich erforderlichen Flächen befinden sich teilweise nicht im Eigentum der Stadt Münster. Eine Überplanung der privaten Fläche ist im Sinne des Wohls der Allgemeinheit jedoch erforderlich. Daher ist die entsprechende Fläche für den Ausbau der Eschstraße zu erwerben. Der Ausgleich von wirtschaftlichen Nachteilen ist Bestandteil der erforderlichen Grunderwerbsverhandlungen.

### Lärmschutz

Auch in diesem Abschnitt liegt eine wesentliche Änderung der Straße durch den Ausbau vor. Hier ist die Umgebung der Eschstraße durch freie Landschaft im Außenbereich geprägt, sodass hier die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete anzusetzen sind. Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen in diesem Abschnitt werden die Lärmpegel zwar erhöht, überschreiten jedoch keine Grenzwerte, sodass in Folge daraus kein Lärmschutz nötig ist. (siehe Kapitel 6.6.2.5).

### Öffentliche Grünfläche, Amphibienleiteinrichtung

Im Bebauungsplan Nr. 591 wird südlich der Eschstraße eine Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt. Dies ist vorsorglich auf Grundlage des faunistischen Fachbeitrags geschehen, da der Verdacht eines Vorkommens von Erdkröten besteht (siehe hierzu Kapitel 8.4.2). Diese Flächen sind für den Fall des tatsächlichen Vorkommens für Amphibienleiteinrichtungen und -tunnel im Bebauungsplan festgesetzt. Auf der Strecke zwischen Bau-km 0+339 und Bau-km 0+665 sind zwei Querungshilfen geplant, um eine sichere Nord-Süd-Querung für die Amphibien zu ermöglichen. Diese zwei Unterführungen unter der Eschstraße werden nördlich und südlich der Eschstraße

im Straßenbegleitgrün sowie der Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft angelegt. Die zugehörigen Leiteinrichtungen werden an ihren Enden U-förmig ausgebildet, um die Tiere in Richtung der Querungshilfen zu leiten.

## **6.6 Immissionsschutz**

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 591 wurde durch das Planungsbüro für Lärmschutz Altenberge eine immissionstechnische Untersuchung (Lärm) durchgeführt (Stand 01/2020). Diese Immissionstechnische Untersuchung hat zum Ziel, die Lärmbelastungen aufzuzeigen, die durch die vorhabenbedingten Neuverkehre des Bebauungsplans ausgelöst werden. Daraus lassen sich geeignete Lärmschutzvorkehrungen ableiten, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen.

### **6.6.1 Verkehrliche Entwicklung**

Grundlage für die immissionstechnische Untersuchung war die Verkehrsuntersuchung Wolbeck Stand 11/2018, die durch die Stadt Münster berechnet wurde. Dabei handelt es sich um Berechnungen aus dem Verkehrsmodell der Stadt Münster für die zukünftige Verkehrsstärke, die durch vorhandene Zählungen bestätigt wurden. Die in der Verkehrsuntersuchung Wolbeck genannten DTVw-Werte werden von der Stadt Münster mit Hilfe der Spitzenstunde, die üblicherweise an einem Werktag (Dienstag bis Donnerstag) erhoben wird, hochgerechnet.

Zudem ist der Eschstraße die Geschwindigkeit von 50 km/h zugrunde gelegt worden. Da die Eschstraße innerörtlich verläuft und keine Altenheime, Kindergärten o.ä. oder Krankenhäuser über die Eschstraße erschlossen werden, ist nach der Straßenverkehrsordnung StVO § 3 diese Geschwindigkeit nach dem Ausbau für die gesamte Straße vorzusehen.

Danach sind folgende verkehrliche Entwicklungen im Stadtteil Münster-Wolbeck zu erwarten:

Straßenabschnitt	Status quo 2017 DTVw	Prognose 2030 mit Anbindung Eschstraße DTVw	Prognose 2030 ohne Anbindung Eschstraße DTVw
	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]
<b>Eschstraße</b> zwischen Münsterstraße und Silberbrink	<b>1.600</b>	<b>4.000</b>	<b>1.600</b>
<b>Eschstraße</b> zwischen Silberbrink und Goldbrink	<b>1.200</b>	<b>4.000</b>	<b>1.300</b>
<b>Eschstraße</b> zwischen Goldbrink und Tönne-Vormann-Weg	<b>900</b>	<b>4.000</b>	<b>900</b>
<b>Eschstraße</b> westlich Tönne-Vormann-Weg	<b>0</b>	<b>5.000</b>	<b>0</b>
<b>Münsterstraße</b> zwischen Hofstraße und Eschstraße	<b>6.700</b>	<b>3.400</b>	<b>6.800</b>
<b>Am Steintor</b> zwischen Hofstraße und Hiltruper Straße	<b>10.300</b>	<b>6.300</b>	<b>10.400</b>
<b>Hofstraße</b> zwischen Münsterstraße und Telgter Straße	<b>3.900</b>	<b>2.800</b>	<b>4.000</b>
<b>Hiltruper Straße</b> zwischen Am Steintor und Am Berler Kamp	<b>9.400</b>	<b>6.400</b>	<b>9.500</b>
<b>Am Berler Kamp</b> westlich Hiltruper Straße	<b>5.200</b>	<b>4.600</b>	<b>5.400</b>

**Tab. 1: Verkehrsentwicklung im Stadtteil Münster-Wolbeck**

Aus der Tabelle sind die einzelnen Straßenabschnitte und ihre Verkehrsmengen ersichtlich. Dabei sind der Status quo, also die momentane Verkehrsbelastung der Abschnitte, sowie die Planfälle mit und ohne Anbindung der Eschstraße (Planfall / Plan-Null-Fall) dargestellt. Bei den in der Tabelle 1 dargestellten Verkehrsbelastungen handelt es sich um durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastungen (DTVw) mit dem Bezugsjahr 2017.

Im Prognosejahr 2030 ist auf der Eschstraße je nach Abschnitt eine Verkehrsbelastung zwischen 4.000 und 5.000 Kfz / 24 h zu erwarten. Diese Verkehrszunahme auf der Eschstraße im Planfall bedeutet demnach eine gleichzeitige Verkehrsabnahme auf den Straßen im Ortskern. Der Verkehr wird somit vom Ortskern auf die Eschstraße verlagert. Ohne Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung würde zwar auch weniger Verkehr über die Eschstraße fließen, der Ortskern jedoch weiterhin überlastet bleiben. Demnach wäre es nicht möglich, Maßnahmen wie eine Verkehrsberuhigung, die zu einer Attraktivierung des Kerns führen, umzusetzen.

### 6.6.2 Immissionstechnische Untersuchung

Zur Beurteilung der Auswirkungen von wesentlichen baulichen Änderungen an Straßen auf die Lärmsituation vor Ort ist die Verkehrslärmschutz-Verordnung (16. BImSchV) als Maßstab heranzuziehen. Dort ist geregelt, wie die Lärmimmissionen zu ermitteln und ob und wie Maßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft zu ergreifen sind.

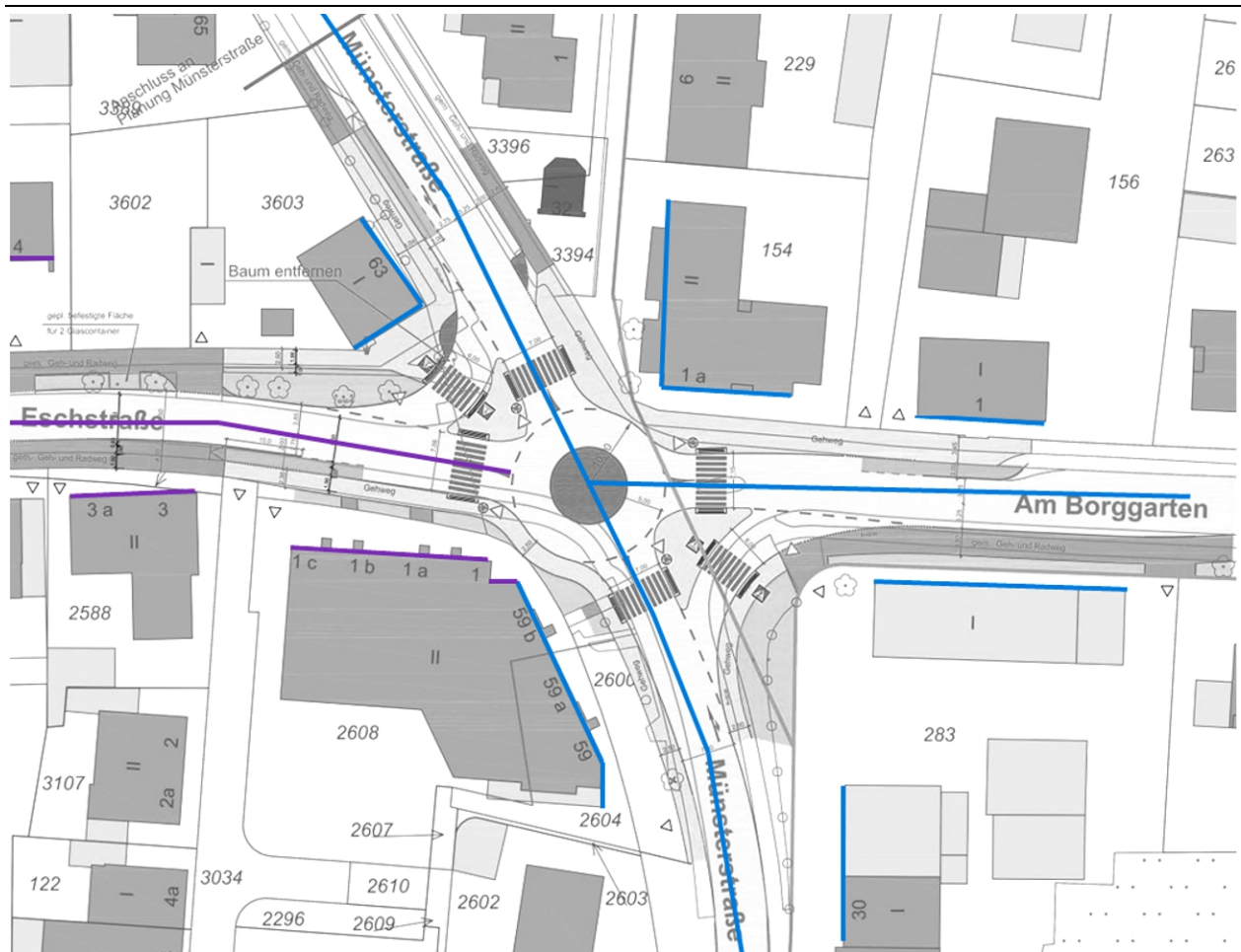
Für die Ermittlung der Lärmimmissionen wurden der Ausbauzustand und die Verkehrsverhältnisse in der Eschstraße zum jetzigen Zeitpunkt und nach dem Ausbau für den

Prognosehorizont berücksichtigt. Die durch den Ausbau betroffene Bebauung wurde ermittelt und gemäß den bestehenden Bebauungsplänen bei der immissionstechnischen Untersuchung mitbetrachtet. Betrachtet wurde die Wohnbebauung entlang der Eschstraße, des Silber- und Goldbrink und des Tönne-Vormann-Wegs. Am Kreuzungspunkt Münsterstraße / Eschstraße / Am Borggarten sind Mischgebiete sowie Wohngebiete berücksichtigt worden. An den betroffenen Gebäuden sind für jedes Geschoss und zumeist auch für mehrere Fassaden der Gebäude die rechnerischen Lärmpegel im Ausbaubereich der Straße ermittelt worden. Das immissionstechnische Gutachten zeigt nach der Maßgabe der 16. BImSchV abschließend die Lärmbetroffenheit durch die Verkehrsneuplanung an den baulichen Anlagen auf.

Die Abgrenzung zwischen berücksichtigten und nicht berücksichtigten Gebäuden fand anhand der Entfernung zur Lärmquelle und der ermittelten Grenzwertüberschreitung statt. Zunächst wurden Gebäude, die direkt angrenzend an der Straße liegen, als Immissionsorte aufgenommen. Gebäude, die sich in größerem Abstand zur Lärmquelle befinden, wurden nur als Immissionsort betrachtet, sofern sich bereits bei dem davor liegenden Gebäude an den seitlichen Häuserfronten Grenzwertüberschreitungen ergeben haben. Lagen keine Überschreitungen der Grenzwerte vor, so wurden die anschließenden Gebäude nicht weiter betrachtet.

Der Kreuzungspunkt Münsterstraße / Eschstraße / Am Borggarten wird als Kreisverkehr umgebaut, sodass für die Ermittlung der planbedingten Lärmpegel der Kreuzungsbereich als Kreisverkehrsplatz in der Lärmprognose berücksichtigt wird. Es liegt zwar ein erheblicher baulicher Eingriff in den Knotenpunkt nach der 16. BImSchV vor, da die Grenzwerte durch die Neuplanung an keiner Stelle um 3 dB(A) erhöht werden liegt jedoch keine wesentliche Änderung vor. (Zur näheren Betrachtung vgl. Kapitel 6.6.2.1)

Aufgrund des Umbaus der Eschstraße zu einer durchgängigen, zweispurig befahrbaren Straße mit Anschluss an die Umgehungsstraße L 585n und damit erstmalig mit Zubringerfunktion, liegt nach der 16. BImSchV sowohl ein „erheblicher baulicher Eingriff“ als auch eine „wesentliche Änderung“ vor. (Zur näheren Betrachtung vgl. Kapitel 6.6.2.2 bis 6.6.2.5)



**Abb. 7: Verkehrstechnischer Entwurf – Unterschied Umbau Knotenpunkt zum Kreisverkehr (blau) und Ausbau der Eschstraße (lila)**

Um immissionstechnisch zwischen den Maßnahmen Umbau des Knotenpunkts zu einem Kreisverkehr und Ausbau der Eschstraße zu unterscheiden, werden entlang der Münsterstraße alle Häuserfronten, die zur Eschstraße orientiert sind, dieser zugeschlagen. Diese Trennung ist für die Ermittlung der Anspruchsvoraussetzungen für aktiven/passiven Lärmschutz wichtig.

Zur Beurteilung, ob Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich sind, sind die Grenzwerte der 16. BImSchV heran zu ziehen. Die Immissionsgrenzwerte sind festgelegt

- für Wohnbebauung bei 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht
- für Mischgebiete bei 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht

#### **6.6.2.1 Verkehrslärmauswirkungen auf den Knotenpunkt Münsterstraße / Eschstraße / Am Borggarten**

Das Immissionstechnische Gutachten prognostiziert die verkehrlichen Lärmimmissionen an der angrenzenden Bebauung der Verkehrskreuzung Münsterstraße / Eschstraße / Am Borggarten. Die Untersuchung berücksichtigt den Planfall der Kreuzung als Kreisverkehr. Die angrenzenden Mischgebiete sowie die Wohngebiete sind gemäß den Bebauungsplänen als schutzbedürftige Immissionsorte berücksichtigt worden. Außenwohnbereiche sind nicht betroffen.

In der Straße Am Borggarten in den Wohngebieten sind im Status quo die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an den Gebäuden bereits um bis zu 5 dB(A)

überschritten. Dies betrifft die Gebäude Am Borggarten mit den Hausnummern 1, 1a und 3. Durch die Neuplanung werden die Beurteilungspegel an diesen Gebäuden nach dem Umbau um ca. 1 dB(A) im Vergleich zum Status quo reduziert. Daher besteht hier kein Anspruch auf Lärmschutz. Im Mischgebiet werden die Immissionsgrenzwerte sowohl im Status quo als auch im Planfall eingehalten.

Auch an der Münsterstraße (59a-59b) und dem Grenkühlenweg (1) sind im Status quo an den Gebäuden im Wohngebiet Grenzwertüberschreitungen festzustellen. Die Beurteilungspegel liegen maximal bei 64 dB(A) am Tag und bei 53 dB(A) in der Nacht. Diese Werte werden im Planfall um bis zu 2 dB(A) erhöht. Da die zusätzliche Erhöhung durch den Planfall unter 3 dB(A) und unterhalb von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts liegt, liegt keine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV vor. Die Beurteilungspegel im Mischgebiet Münsterstraße 63 liegen an der Nord-Ost Fassade bereits im Status quo bei 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Die Grenzwerte sind bereits im Status quo überschritten und werden durch den Planfall um 1 dB(A) gesenkt. Hingegen werden an der Süd-Ost Fassade die Lärmpegel tags und nachts um 1 dB(A) erhöht und liegen im Planfall unter den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV.

Beim Umbau des Knotenpunkts handelt es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff. Eine wesentliche Änderung der Straße im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV liegt dennoch nicht vor, weil die Münsterstraße und die Straße Am Borggarten die Anwendungsvoraussetzungen des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV für Prüfung von Lärmvorsorgemaßnahmen nicht erfüllen. Es wird kein zusätzlicher Fahrstreifen errichtet und die Zunahme des Verkehrslärms beträgt weniger als 3 dB(A). Der Umbau erfordert daher in diesem Abschnitt keine Lärmschutzmaßnahmen.

#### **6.6.2.2 Verkehrslärmauswirkungen auf den Abschnitt Münsterstraße bis Silberbrink**

Das Gutachten berücksichtigt hier die geplanten baulichen Maßnahmen an der Eschstraße, die zwei durchgängig benutzbare Fahrstreifen vorsehen. Südlich der Eschstraße wird die erste Gebäudezeile im immissionstechnischen Gutachten betrachtet. Die freistehenden Gebäude in der 2. Reihe befinden sich im Schallschatten der Straßenrandbebauung. Nördlich der Eschstraße sind Reihenhäuser in Zeilenbauweise orthogonal zur Straße gebaut worden, bei denen auch die zweiten Häuser einer Zeile betrachtet wurden.

Für die Wohnbebauung sind nach der 16. BImSchV Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht einzuhalten. Diese Grenzwerte werden hier um bis zu 3 dB(A) sowohl tags als auch nachts an Gebäuden im Planfall überschritten. Dies betrifft 3 Häuser im Norden (Eschstraße 8, 28, 48) und 13 Häuser im Süden (Eschstraße 1-1c, 3-3a, 5, 7, 9, 13, 15, 17, 19). Außenwohnbereiche sind hier nicht durch Grenzwertüberschreitungen betroffen. Aufgrund der Abgrenzung der Maßnahmen wird hier auch die nördliche Fassade des Hauses Münsterstraße 59b betrachtet, für die ebenfalls Grenzwertüberschreitungen von bis zu 2 dB(A) prognostiziert werden. Für die vorgenannten Gebäude besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutz. Vorrangig ist nach der 16. BImSchV ein aktiver Lärmschutz vorzusehen.

In diesem Abschnitt sind die baulichen Anlagen über die Eschstraße erschlossen, sodass die Anordnung von Lärmschutzwänden zum aktiven Schutz der baulichen Anlagen nicht möglich ist. Die notwendigen Durchlässe in der Lärmschutzwand würden den angestrebten Lärmschutz negieren. Im Ergebnis sind lediglich passive Lärmvorsorgemaßnahmen umsetzbar.

Aufgrund der Erschließungssituation werden in diesem Bereich keine Schallschutzwände zur Lärmvorsorge vorgesehen. Der Anspruch auf Lärmvorsorge wird durch passive Lärmschutzmaßnahmen an den genannten Wohngebäuden erfüllt.

### **6.6.2.3 Verkehrslärmauswirkungen auf den Abschnitt Silberbrink bis Goldbrink**

In diesem Abschnitt berücksichtigt das immissionstechnische Gutachten den planbedingten Ausbau der Eschstraße. Als Immissionsorte am Silberbrink sind hier sowohl die Zeile der Reihenhäuser berücksichtigt, die parallel zur Eschstraße liegen, als auch jeweils das erste Haus der dahinter liegenden orthogonalen Zeilen.

In diesem Abschnitt sind im Planfall Beurteilungspegel bis zu 62 dB(A) am Tag an Außenwohnbereichen (Terrassen) und 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht an Gebäuden zu erwarten. Grenzwertüberschreitungen treten an 4 Häusern (Silberbrink 1-1c) und 6 Außenwohnbereichen (Silberbrink 1-1e) auf. Außenwohnbereiche dienen ausschließlich tagsüber dem dauernden Aufenthalt von Menschen, sodass nur die Grenzwertüberschreitungen am Tag an Balkonen und Terrassen zu betrachten sind. Die Beurteilungspegel liegen hier für eine Terrasse bei 62 dB(A) am Tag (Silberbrink 1), die restlichen Grenzwertüberschreitungen liegen darunter. Wohnen im Freien ist nicht im gleichen Maße schutzwürdig wie das an die Gebäudenutzung gebundene Wohnen. Das Bundesverwaltungsgericht äußerte in einem Urteil zum Fluglärm (BVerwG Az. 4 A 1075.04), dass eine angemessene Nutzung von Außenwohnbereichen bei Dauerpegeln von bis zu 62 dB(A) möglich ist. Da dieser Wert nicht überschritten wird, liegen an den Außenwohnbereichen keine unzumutbaren Beeinträchtigungen vor.

Aufgrund der Grenzwertüberschreitung der Gebäude besteht ein Anspruch auf Lärmschutz. Für den Vollschutz müsste eine 3,50 m hohe Lärmschutzwand errichtet werden. Diese würde ca. 90.000 € bei einer benötigten Länge von 65 Meter kosten<sup>1</sup>. Die Lärmschutzwand würde eine Lärmreduzierung an 4 Häusern von 1 dB(A) und an 6 Außenwohnbereichen von bis zu 3 dB(A) erzielen. Durch die 3,50 m hohe Lärmschutzwand an der Südseite der Grundstücke Silberbrink 1-1h ist mit einer erheblichen Verschattung des Gartens und / oder der Außenwohnbereiche zu rechnen. Mit zunehmender Höhe der Lärmschutzwände würde sich die Belüftung und Belichtung der angrenzenden Grundstücke und der Gebäude verschlechtern. Eine Lärmschutzwand im Süden des Grundstücks in unmittelbarer Nähe zur Grundstücksgrenze hätte eine erdrückende Wirkung, da alle bisher bestehenden Sichtbeziehungen (über den Friedhof) erheblich eingeschränkt würden.

Aus Gründen der besseren Belichtung, Belüftung und der geringeren Verschattung der Grundstücke am Silberbrink, aufgrund der geringen Grenzwertüberschreitung und aufgrund der Kosten wird in diesem Abschnitt kein aktiver Lärmschutz errichtet. Es werden für die Immissionsorte mit Grenzwertüberschreitung passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden durchgeführt und die Außenwohnbereiche finanziell entschädigt.

Die prognostizierten Lärmimmissionen für den südlich der Eschstraße gelegenen Friedhof betragen für die Fläche vor der Trauerhalle tagsüber 57 dB(A) und im Bereich der Friedhofswege 60 dB(A). Friedhöfe sind gemäß den maßgeblichen rechtlichen Bestimmungen der 16. BImSchV nicht schutzwürdig. Dennoch soll in der Trauerhalle weiterhin in einer ruhigen

---

<sup>1</sup> Der Durchschnittspreis von 2016 liegt für Lärmschutzwände bei 394,- €/m<sup>2</sup> (Bruttopreis).

Atmosphäre eine Verabschiedung der Toten sichergestellt werden. Hierfür werden hilfsweise die Orientierungswerte der DIN 18005 herangezogen. Diese liegen für Nutzungen wie Friedhöfe bei 55 dB(A) sowohl am Tag als auch in der Nacht. Die Nutzung der Trauerhalle findet ausschließlich tagsüber statt, sodass hier die Nachtwerte nicht weiter berücksichtigt werden.

Vor der Trauerhalle wird der Orientierungswert der DIN 18005 für Friedhöfe um 2 dB(A) überschritten, wohingegen der Grenzwert der 16. BImSchV für Wohnen um 2 dB(A) unterschritten wird. Maßgeblich für eine ruhige, würdige Verabschiedung ist jedoch der Innenraumpegel der Trauerhalle. Freiwillige passive Lärmschutzmaßnahmen sollen dies sicherstellen. Im Rahmen der Lärmvorsorge – 16. BImSchV – erfolgt die Dimensionierung der passiven Schallschutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV. Auf dieser Grundlage wird für die Trauerhalle hilfsweise der Innenraumpegel für Wohnen (40 dB(A) tags) festgelegt.

Im Bereich der Friedhofswege liegen die Beurteilungspegel bei 60 dB(A). Auch für Friedhofswege kann das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (s. o.) zu einer angemessenen Nutzung der Außenwohnbereiche herangezogen werden. Demnach ist eine ungestörte Kommunikation bis zu einem Dauerschallpegel von bis zu 62 dB(A) möglich. Da dieser Orientierungswert nicht überschritten wird, sind keine Maßnahmen zur Lärmvorsorge zu treffen.

#### **6.6.2.4 Verkehrslärmauswirkungen auf den Abschnitt Goldbrink bis Tönne-Vormann-Weg**

In diesem Abschnitt der Untersuchung ist der Ausbau der Eschstraße als auch die nördliche Wohnbebauung zweizeilig als Immissionsort betrachtet worden. Südlich der Eschstraße liegt der Friedhof, der im vorherigen Absatz dargestellt ist.

In diesem Abschnitt ergeben sich im Planfall ohne aktiven Lärmschutz Beurteilungspegel von maximal 61 dB(A) am Tag an Außenwohnbereichen (Balkone / Terrassen) und 60 dB(A) am Tag und 51 dB(A) in der Nacht an einem Gebäude. Durch die Grenzwertüberschreitung von bis zu 2 dB(A) besteht ein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen. Die Überschreitungen betreffen das Gebäude am Tönne-Vormann-Weg 59 und 6 Außenwohnbereiche (Balkone / Terrassen) der Gebäude mit Adresse am Tönne-Vormann-Weg 1, 3, 48 und 59.

In diesem Bereich wären für einen Vollschutz Lärmschutzwände in 2,00 m bis 3,00 m Höhe nötig. Diese würde 250.000 € kosten und 267 m lang sein (Berechnung ohne Schallschleuse). Zudem münden aus der nördlichen Bebauung des Tönne-Vormann-Wegs zwei Fußgängerwege auf die Eschstraße. Für diese müsste ein Durchbruch in der Lärmschutzwand mit einer Schallschleuse versehen werden. Ebenso müsste die Einfahrt am Goldbrink mit einer Schallschleuse versehen werden. Die Schallschleusen würden mit 3,50 m Höhe 120.000 € kosten und 86 m lang sein.

Mit einer bis zu 3,50 m hohen Lärmschutzwand an der Südseite der Grundstücke Tönne-Vormann-Weg ist mit einer erheblichen Verschattung des Gartens und / oder der Außenwohnbereiche zu rechnen. Besonders im Bereich des Grundstücks Tönne-Vormann-Weg 59 ist das Gebäude dicht an die Grundstücksgrenze gebaut, sodass sich hier eine erdrückende Wirkung durch die Lärmschutzwand ergäbe. Mit zunehmender Höhe der Lärmschutzwände würde sich die Belüftung und Belichtung der angrenzenden Grundstücke bzw. der Gebäude verschlechtern.

Bei der geringen Zahl der Betroffenen von einem Haus und 6 Außenwohnbereichen ist die Verhältnismäßigkeit von Kosten und Schutzziel nicht gerechtfertigt. Es liegt eine geringe

Grenzwertüberschreitung von maximal 2 dB(A) an Gebäuden und an Außenwohnbereichen vor. Zudem stünde auch in diesem Fall die Lärmschutzwand im Süden der Grundstücke, sodass diese verschattet würden und die Belichtung und Belüftung eingeschränkt wäre. Daher wird auch in diesem Abschnitt der passive Lärmschutz dem aktiven vorgezogen.

#### **6.6.2.5 Verkehrslärmauswirkungen auf den Abschnitt Tönne-Vormann-Weg bis Umgehungsstraße**

In diesem Abschnitt wurde der Ausbau der Eschstraße betrachtet und ein Wohngebäude südlich der Eschstraße als Immissionsort berücksichtigt.

Dieses Wohngebäude liegt im Außenbereich und daher werden die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete nach der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht zugrunde gelegt. Bei einem errechneten Beurteilungspegel von maximal 61 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht bestehen hier keine Grenzwertüberschreitungen und somit auch kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen.

#### **6.6.2.6 Fazit**

In der Immissionstechnischen Untersuchung wird für den Ausbau der Eschstraße Anspruchsgrundvoraussetzung für 22 Gebäude mit Grenzwertüberschreitung ermittelt. Es stehen aktive Lärmschutzmaßnahmen den passiven gegenüber.

Im Abschnitt von der Münsterstraße bis zum Silberbrink können aufgrund der Örtlichkeit (Erschließung der Gebäude) nur passive Lärmschutzmaßnahmen zielführend umgesetzt werden. Dies betrifft 17 Gebäude, welches zu Kosten von ca. 35.000 € zzgl. ca. 27.000 € für Ingenieurhonorare in diesem Abschnitt führt. Außenwohnbereiche sind hier nicht betroffen.

Die Abschnitte vom Silberbrink bis zur Ortsumgehung können sowohl in aktivem als auch in passivem Lärmschutz ausgeführt werden. Betroffen sind insgesamt 5 Gebäude. Die Kosten für passive Maßnahmen belaufen sich auf ca. 10.000 € zzgl. ca. 9.000 € für Ingenieurhonorare und ca. 20.000 € für Entschädigung der Außenwohnbereiche. Die Kosten für aktive Maßnahmen belaufen sich auf ca. 420.000 €.

Für die Variante mit teilweise aktivem und passivem Lärmschutz ergeben sich demnach Kosten von ca. 460.000 €. Für die Variante mit ausschließlich passivem Lärmschutz belaufen sich die Kosten auf ca. 101.000 €.

Durch den Ausbau der Eschstraße werden nur geringfügige Grenzwertüberschreitungen ausgelöst. Mit Hilfe der gewählten Lärmschutzmaßnahmen können die entsprechenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten bzw. die Nachteile ausgeglichen werden. Daher bleiben in jedem Ausbauabschnitt der Eschstraße gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt. Die Beurteilungspegel erreichen an keiner Stelle die kritischen, gesundheitsgefährdenden Grenzwerte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht.

## 7 Flächenbilanz

Plangebiet gesamt	2,16 ha	100 %
Öffentliche Verkehrsflächen (einschließlich Verkehrsgrün)	2,02 ha	93,31 %
Öffentliche Grünflächen (Flächen für Amphibienleiteinrichtungen und –tunnel)	0,14 ha	6,69 %

**Tab. 2: Flächenbilanz**

## 8 Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gemäß § 2a BauGB

### 8.1 Rahmen der Umweltprüfung

Der Umweltbericht ist auf Basis einer Umweltprüfung gemäß der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a des Baugesetzbuchs (BauGB) erstellt worden. Der Maßstab für die Bewertung der Umweltauswirkungen sind die im BauGB sowie in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes.

Als Datengrundlage für den Umweltbericht dienen das Umweltkataster Münster sowie verschiedene Fachbeiträge und Gutachten, auf die im jeweiligen Kapitel Bezug genommen wird. Diese Quellen lauten:

- Amt für Mobilität und Tiefbau (2018): Verkehrsuntersuchung Wolbeck Stand 11/2018
- Ökoplanung Münster (2020): Artenschutzrechtliche Prüfung (ASP) – Bebauungsplan Nr. 591 „Wolbeck – Eschstraße (zwischen Münsterstraße und Ortsumgehung)“ der Stadt Münster
- Ökoplanung Münster (2019): Faunistischer Fachbeitrag – Bebauungsplan Nr. 591 „Wolbeck – Eschstraße (zwischen Münsterstraße und Ortsumgehung)“ der Stadt Münster: Brutvögel, Fledermäuse und Amphibien
- Planungsbüro für Lärmschutz Altenberge Sitz Senden GmbH (2020): Immissionstechnische Untersuchung (Lärm) – Ausbau der Eschstraße zwischen Ortsumgehung und Münsterstraße
- Umweltkataster Münster im Internet:  
<https://www.stadt-muenster.de/umwelt/umwelt-und-freiraumplanung/umweltkataster.html>
- WWK – Weil, Winterkamp und Knopp (2020): Landschaftspflegerischer Begleitplan zum Bebauungsplan Nr. 591 „Wolbeck – Eschstraße zwischen Münsterstraße und Ortsumgehung“, Münster-Wolbeck

Der Untersuchungsraum wurde jeweils so weit gefasst, wie Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter zu erwarten sind, d.h. diese reichen auch über den eigentlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans hinaus.

### 8.2 Kurzdarstellung der Planung

Im Planfeststellungsbeschluss für die Ortsumgehung Wolbeck ist die Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung vorgesehen. Mit dem Bebauungsplan Nr. 591 „Wolbeck – Eschstraße zwischen Münsterstraße und Ortsumgehung“ werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau und die Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung Münster-Wolbeck (L 585n) geschaffen.

Die Eschstraße soll als Haupteinfahrstraße auch eine Zubringerfunktion zur Ortsumgehung übernehmen. Der Ausbau soll zwischen der Münsterstraße im Osten einschließlich Umbau dieses Knotenpunkts zum Kreisverkehr und der Ortsumgehung im Westen erfolgen. Im bestehenden Bebauungsplan Nr: 389 „Wolbeck – Eschstraße / Goldbrink“ ist die Verkehrsfläche für den Ausbau der Eschstraße zwischen dem Silberbrink im Osten und dem Ende der geschlossenen Wohnbebauung im Westen bereits festgesetzt und es erfolgt ein Hinweis auf die mögliche Anbindung an die L 585n. Der Bebauungsplan Nr. 591 überlagert teilweise weitere rechtskräftige Bebauungspläne, deren Geltungsbereich im betroffenen Teil außer Kraft tritt.

Im Bebauungsplan Nr. 591 werden im Wesentlichen die Verkehrsflächen der Eschstraße einschließlich des Knotenpunkts mit der Münsterstraße und der Straße Am Borggarten, die gemeinsamen Geh- und Radwege mit Querungshilfen (Fahrbahnteiler und Bedarfsampel) sowie die Verkehrsgrünflächen und ein Pflanzgebot für Bäume festgesetzt. Südlich der Eschstraße werden zwei öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ festgesetzt, die für Amphibienleiteinrichtungen und –tunnel vorgesehen sind. Das Plangebiet hat eine Größe von 2,16 ha.

### 8.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

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

<b>Schutzgut</b>	<b>fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes</b>
Menschen und menschliche Gesundheit	Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) DIN 18005, Teil 1, DIN 4109-1 (technische Regelwerke)
Klima / Luft	Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV)
Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt	Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) i. V. m. FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) im Hinblick auf streng geschützte Arten sowie Eingriffsregelung i. V. m. den Regelungen des BauGB
Landschaft	Landesnaturschutzgesetz NRW (LNatSchG NRW)
Fläche und Boden	Bundes-/ Landesbodenschutzgesetz
Wasser	Wasserhaushaltsgesetz, Landeswassergesetz NRW
Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	Denkmalschutzgesetz NRW (DSchG)

**Tab. 3: Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes**

Die Art und Weise, wie die damit verbundenen Ziele im Rahmen des Verfahrens berücksichtigt werden, wird jeweils bei den einzelnen Schutzgütern dargelegt.

### **Schutzausweisungen und Vorgaben des Umwelt- und Naturschutzes**

Von der Planung sind keine Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) oder Europäische Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) betroffen.

#### Landschaftsplan Werse und Landschaftsschutzgebiet

Landschaftsplanerische Belange werden dem Vorhaben nicht entgegen gehalten.

Innerhalb des Änderungsbereichs stellt der Landschaftsplan „Werse“ das Entwicklungsziel „Erhaltung einer mit natürlichen Landschaftselementen reich oder vielfältig ausgestatteten Landschaft“ dar. Es umfasst insbesondere die Erhaltung der charakteristischen Landschaftsstrukturen. Die Entwicklungsziele für die Landschaft geben als räumlich-fachliche Leitbilder über das Schwergewicht der im Plangebiet zu erfüllenden Aufgaben der Landschaftsentwicklung Auskunft. Sie sind behördenverbindlich. Das Entwicklungsziel steht im Widerspruch zu den bauleitplanerischen Zielen und wird für den Bereich der im Bebauungsplan ausgewiesenen Straßenverkehrsflächen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens aufgehoben.

Auf der nördlichen Seite der Eschstraße ist im Landschaftsplan eine Baumreihe festgesetzt. (Nr. 1-5.1.123). Diese erstreckt sich in Teilen auf den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 591. Die Bebauungsplanung greift die Landschaftsplan-Festsetzung inhaltlich auf und sieht in der Straßenverkehrsfläche die Anpflanzung von Bäumen vor. Die Festsetzung des Landschaftsplans wird für den Geltungsbereich des Bebauungsplans aufgehoben.

Im Landschaftsplan ist südlich der bestehenden Eschstraße das Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Werse-Ems-Niederung, Kreuzbach, Angel und Wolbecker Tiergarten“ festgesetzt. Die Abgrenzung erfolgt auf der südlichen Straßenseite. Der Bebauungsplan setzt hier öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ fest.

Die Grünflächen verbleiben im Landschaftsplan und zugleich im Landschaftsschutzgebiet „Werse-Ems-Niederung, Kreuzbach, Angel und Wolbecker Tiergarten“. Insoweit erstrecken sich Landschaftsplan und Bebauungsplan teilweise auf die gleichen Flächen. Rechtsgrundlage für dieses Vorgehen ist § 7 Abs. 2 Landesnaturschutzgesetz, wonach sich der Landschaftsplan unbeschadet der baurechtlichen Festsetzungen auch auf diese Flächen erstrecken kann, wenn über die bauleitplanerische Sicherung hinaus weitergehende Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich sind (hier LSG).

Das erforderliche Landschaftsplanänderungsverfahren wird parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans innerhalb des Bebauungsplanverfahrens abgewickelt. Die Änderung erfolgt als sog. „Klauselverfahren“ (Anpassungsklausel) gemäß § 20 Abs. 4 Landesnaturschutzgesetz NRW. Bei der Aufstellung, Änderung und Ergänzung eines Flächennutzungsplans im Geltungsbereich eines Landschaftsplans treten widersprechende Darstellungen und Festsetzungen des Landschaftsplans mit dem Inkrafttreten des entsprechenden Bebauungsplans (hier: Nr. 591) außer Kraft.

Landschaftspläne sind gemäß § 9 Abs. 1 Landesnaturschutzgesetz NRW einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) zu unterziehen. Dies gilt für die Aufstellung und Änderung von

Landschaftsplänen. Dabei werden die voraussichtlichen Umweltauswirkungen aufgrund der Realisierung von Plänen und Programmen im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge ermittelt, beschrieben und bewertet.

Im Zuge der 62. Änderung des FNP und der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 591 erfolgt gleichfalls die Durchführung einer eigenständigen SUP. Es bestehen im Rahmen der Landschaftsplanung keine Anhaltspunkte für weitergehende, zusätzliche oder erhebliche Umweltauswirkungen, die nicht bereits in der SUP zur FNP-Änderung und zum Bebauungsplan berücksichtigt wurden. Insofern wird gemäß § 9 Abs. 2 LNatSchG NRW von der Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung im Rahmen der Landschaftsplanänderung abgesehen.

#### Grünordnung Münster

Die Eschstraße verläuft ab dem Friedhof Wolbeck nach Westen am Rand des Grünzugs Lütkenbeck-Loddenbach der Grünordnung Münster. Dieser Grünzug stellt einen landschaftsstrukturell begründeten Freiraum von hoher Bedeutung für die Stadtgliederung, Erholung und Stadtökologie dar. Die Eschstraße ist als Verbindung zwischen Freizeit- und Erholungseinrichtungen ausgewiesen. Der Eingriff in das Grünsystem wird im Rahmen der Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung berücksichtigt und kompensiert. Zur Erholungsfunktion siehe Kapitel 8.4.1.

#### Flächennutzungsplan

Die Aufstellung des Bebauungsplans unterliegt dem Entwicklungsgebot aus dem Flächennutzungsplan (FNP). Der wirksame FNP der Stadt Münster stellt für den Bereich der Eschstraße Flächen für die Landwirtschaft, Grünfläche (Parkanlage, Friedhof), sowie Wohnbaufläche und nördlich angrenzend Gemischte Baufläche dar. Um die Eschstraße zukünftig als klassifizierte Straße im Flächennutzungsplan darstellen zu können und um dem Entwicklungsgebot aus § 8 BauGB gerecht zu werden, ist eine Änderung des FNP erforderlich. Die Anpassung wird in der 62. Änderung im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans vorgenommen.

### **8.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose**

Es erfolgt eine schutzgutbezogene Beschreibung und Bewertung des Umweltzustands in der Bestandssituation sowie eine Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung. In dieser Auswirkungsprognose werden bei dem jeweiligen Schutzgut soweit relevant die Maßnahmen zur Vermeidung und Verhinderung sowie zur Verringerung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen genannt. Dabei umfasst die Prognose die baubedingten Auswirkungen, unter denen auch die anlagebedingten Auswirkungen subsumiert werden sowie die betriebsbedingten Auswirkungen. Schwierigkeiten traten bei der Zusammenstellung der Angaben nicht auf.

#### **8.4.1 Menschen und menschliche Gesundheit**

##### **8.4.1.1 Bestandssituation der Umwelt**

Von der Münsterstraße im Osten an verläuft die Eschstraße zunächst durch beidseitig angrenzende Wohn- (Reines und Allgemeines Wohngebiet) und Mischgebiete sowie nördlich des städtischen Friedhofs Wolbeck. Die Eschstraße ist ab der Münsterstraße als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Im Abschnitt zwischen der Münsterstraße und Silberbrink sind insgesamt vier Fahrbahneinengungen als verkehrsberuhigende Elemente ausgebaut, hier befinden sich

beidseitige Geh- und Radwege. Im Abschnitt bis zum Goldbrink sind beidseitig Gehwege vorhanden, weiter westlich weist die Eschstraße keine Nebenanlagen auf.

Die Eschstraße dient gegenwärtig zwischen dem Goldbrink und der Anbindung an die Umgehungsstraße der verkehrlichen Erschließung des städtischen Recyclinghofs, der beidseitig angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen sowie zweier Wohngebäude im Außenbereich. Der Erschließungsweg zum Recyclinghof ist gleichzeitig Bestandteil einer wichtigen Fuß- und Radwegeverbindung zum Schulzentrum Wolbeck.

Die Eschstraße wird in der Ist-Situation gemäß der Verkehrsuntersuchung Wolbeck (Stand November 2018), von bis zu 1.600 Kfz / 24 h im östlichen Plangebiet und bis zu 900 Kfz / 24 h im westlichen Abschnitt bis zur Abzweigung zum Recyclinghof befahren. Westlich der Abzweigung zum Recyclinghof wird kein nennenswertes Verkehrsaufkommen dokumentiert.

In rund 450 m Luftlinie vom Westrand der geschlossenen Wohnbebauung verläuft die Ortsumgehung Wolbeck.

#### Friedhof Wolbeck

Südlich der Eschstraße befindet sich der Friedhof Wolbeck, der im Jahr 1943 angelegt wurde und sich durch einen hohen Grünanteil mit Baum-, Hecken- und Strauchbestand auszeichnet. Aufgrund des relativ geringen Verkehrsaufkommens auf der Eschstraße in der Bestandssituation ist eine ruhige, weitgehend von Verkehrslärm ungestörte Nutzung des Friedhofs möglich.

#### Erholungsnutzung

Die Eschstraße verläuft ab dem Friedhof Wolbeck nach Westen am Rand des Grünzugs Lütkenbeck-Loddenbach der Grünordnung Münster. Die Eschstraße ist in der Grünordnung Münster als Verbindung zwischen Freizeit- und Erholungseinrichtungen mit einer bedeutenden Funktion im Erholungswegenetz ausgewiesen.

Westlich der Abzweigung zum Recyclinghof dient die Eschstraße lediglich der Erschließung zweier Wohngebäude und der landwirtschaftlichen Flächen und weist bis zum Ende des Plangebiets die Optik eines Wirtschaftswegs auf. Westlich außerhalb des Plangebiets schließt sich die bereits gebaute Einmündung in die Ortsumgehung an. Westlich der Ortsumgehung geht die Eschstraße in eine Fuß- und Radwegeverbindung nach Angelmodde über. Diese Abschnitte mit untergeordnetem Kfz-Verkehrsaufkommen ermöglichen eine landschaftsbezogene Erholung zu Fuß und mit dem Fahrrad etc. Die ehemals hohe Freizeit- und Erholungsqualität des Landschaftsraums im Bereich der Eschstraße ist allerdings durch die Ortsumgehung stark beeinträchtigt.

### **8.4.1.2 Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung/Maßnahmen**

#### **Baubedingte Auswirkungen**

Durch den Bau der Straße werden die angrenzenden Ackerflächen beansprucht, d. h. diese Flächen stehen zukünftig der landwirtschaftlichen Nutzung nicht mehr zur Verfügung. Die verbleibenden Parzellen sind weiterhin landwirtschaftlich nutzbar. Flächen mit besonderer Bedeutung für die Landwirtschaft gemäß dem Flächennutzungsplan der Stadt Münster sind nicht betroffen.

Während der Bauphase ist im Wohn- und Wohnumfeldbereich mit Störungen (z. B. Lärm, Licht, Staub, Abgase etc.) durch Baufahrzeuge und -maschinen sowie temporär eingeschränkte Nutzbarkeit der Straßen- und Wegeverbindungen zu rechnen. Als Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahme ist eine zügige und gebündelte Abwicklung der Bauaktivitäten zur Vermeidung von Störungen anzustreben. Die erforderlichen Arbeitsräume sind auf ein absolut notwendiges Minimum zu beschränken.

### **Betriebsbedingte Auswirkungen**

Ziel der Verkehrsanbindung der Eschstraße an die Umgehungsstraße ist es, eine möglichst große Verkehrsentlastung des Straßenzugs Am Steintor – Münsterstraße im zentralen Bereich von Wolbeck, dem Wigbold, zu erreichen. Dieser Bereich ist im Ist-Zustand mit bis zu 10.300 Kfz / 24 h (Höhe Drostenhof) stark belastet. Da ca. 50 % dieses Verkehrsaufkommens gemäß dem Verkehrsgutachten Wolbeck (Stand: November 2018) durch den Wolbecker Binnenverkehr verursacht wird, sollen zur Entlastung des Straßenzugs Münsterstraße – Am Steintor zentrumsnahe Zufahrten zur Ortsumgehung als verkehrlich attraktive Alternative geschaffen werden. Diese sind im Norden die Eschstraße und im Süden die Straße Am Angelkamp.

Auf der Eschstraße steigen die Verkehrsbelastungen deutlich auf 4.000 bis ca. 5.000 Kfz / 24 h an (vgl. Kapitel 6.6). Die Eschstraße wird künftig zwischen Münsterstraße und Ortsumgehung bevorrechtigt geführt, d. h. die einmündenden Straßen werden untergeordnet. Die vier Fahrbahneinengungen als verkehrsberuhigende Elemente zwischen Münsterstraße und Silberbrink werden entfernt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird auf durchgehend 50 km/h heraufgesetzt. Für die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern werden ein Fahrbahnteiler als Querungshilfe östlich der Abzweigung zum Recyclinghof sowie eine Bedarfsampel in Höhe Silberbrink / Zugang zum Friedhof vorgesehen. Die Eschstraße wird zur Kreisstraße aufgestuft.

### Immissionsschutz

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 591 wurde durch das Planungsbüro für Lärmschutz Altenberge Sitz Senden GmbH in 2020 eine Immissionstechnische Untersuchung (Lärm) erstellt. Die wichtigsten Ergebnisse zur Beurteilung des Ausbaus der Eschstraße in der Prognose 2030 nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) werden im Folgenden zusammengefasst. Weitere Informationen können dem Gutachten entnommen werden.

### Ortsumgehung bis Silberbrink

Im Abschnitt zwischen Ortsumgehung (L 585n) und Silberbrink erhöhen sich die Lärmbelastungen gegenüber der bisherigen Situation um rund 6 bis 8 dB(A). Ohne Lärmschutzmaßnahmen sind durch die Planung maximale Beurteilungspegel von 60 dB(A) tags und 51 dB(A) nachts am Gebäude Tönne-Vormann-Weg 59 zu erwarten. Damit beträgt die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte von 59 / 49 dB(A) Tag/ Nacht der 16. BImSchV für Wohngebiete bis zu 1 dB(A) tags und 2 dB(A) nachts an diesem Gebäude. Für die Terrasse als unbewohnter Außenwohnbereich ergibt sich die maximale Lärmbelastung von 60 dB(A) tags am Tönne-Vormann-Weg 59 sowie 61 dB(A) tags auf dem Balkon Ost am Tönne-Vormann-Weg 1.

An den Wohngebäuden Silberbrink 1 und 1a treten ohne Lärmschutzmaßnahmen jeweils im 1. und 2. Obergeschoss 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts auf, was eine Überschreitung der

Grenzwerte von Tag/Nacht um jeweils 1 dB(A) bedeutet. Die nächtliche Überschreitung um 1 dB(A) ist auch am Silberbrink 1b und 1c im 1. und 2. Obergeschoss feststellbar. An den Terrassen der Gebäude Silberbrink 1 bis 1e treten tagsüber Lärmbelastungen von 60 bis 62 dB(A) auf. Weitere Lärmwerte können der Immissionstechnischen Untersuchung entnommen werden.

Die nach der Rechtsprechung für die Gesundheit „kritischen Toleranzwerte“ von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts werden deutlich unterschritten.

Aufgrund der Überschreitungen der Grenzwerte wurde in der Immissionstechnischen Untersuchung der aktive Lärmschutz mit Lärmschutzwänden zwischen 2,0 m und 3,50 m Höhe geprüft. Im Ergebnis können mit diesem Lärmschutz überwiegend Pegelminderungen von 5 bis 8 dB(A) im Erdgeschoss, am Gebäude Tönne-Vormann-Weg 59 bis zu 12 dB(A) erzielt werden.

Damit würden Lärmschutzwandhöhen von 2,00 m bis 3,50 m mit Ausnahmen zu einem Vollschutz im Erdgeschoss und in den ebenerdigen Außenwohnbereichen an allen Wohngebäuden in diesem Straßenabschnitt führen. Die Ausnahmen vom Vollschutz betreffen die Obergeschosse der Gebäude Silberbrink 1 sowie 1a bis 1c, bei denen die Überschreitungen nachts um bis zu 1 dB(A) bei der zu Grunde gelegten 2,0 m hohen Lärmschutzwand bestehen bleiben. Am Tönne-Vormann-Weg 59 kann die Überschreitung nachts zwar um 1 dB(A) durch die 3,50 m hohe, von der Fahrbahn abgerückte Wand gesenkt werden, es verbleibt jedoch eine Überschreitung des nächtlichen Grenzwerts von 1 dB(A) im 1. Obergeschoss.

Eine Variante mit noch höheren als den geprüften Lärmschutzwandhöhen wurde im Ergebnis der planerischen Abwägung nicht weiter verfolgt, unter anderem unter den Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit der Maßnahme und der Kosten gegenüber dem erreichbaren Schutz, der Verschattung der betroffenen Grundstücke, der Unterbrechung bisheriger Sichtbeziehungen etc. (siehe Kapitel 6.6.2.3). Diese Aspekte stehen auch dem geprüften, in der Höhe begrenzten aktiven Lärmschutz entgegen.

Aus Gründen der besseren Belichtung, Belüftung und der geringeren Verschattung der Grundstücke, aufgrund der nur geringen Grenzwertüberschreitung und aufgrund der Kosten wird im Ergebnis der planerischen Abwägung (siehe Kapitel 6.6.2.3) auf aktive Lärmschutzmaßnahmen verzichtet. Daher sind passive Lärmschutzmaßnahmen als Lärmvorsorgemaßnahmen für die Immissionsorte (Gebäude) mit Grenzwertüberschreitung vorgesehen, soweit die Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sind. Im Falle der Außenwohnbereiche sind Entschädigungsleistungen vorgesehen. Gemäß der Immissionstechnischen Untersuchung ist allerdings Voraussetzung einer Entschädigung für eine Freifläche, dass ihr die Funktion eines „Wohnen im Freien“ zukommt, d. h. sie dem regelmäßigen Aufenthalt (im Freien) dient. Ist das Betreten der Rasenfläche nicht gestattet, dient die Fläche nur als Vorgarten, der lediglich zum Schmuck des Anwesens bepflanzt wird oder handelt es sich um einen Nutzgarten, ist das Erfordernis des Außenwohnbereichs nicht erfüllt.

#### Silberbrink bis Münsterstraße

Im bereits ausgebauten Abschnitt der Eschstraße zwischen Silberbrink und Münsterstraße erhöht sich der Verkehrslärm um rund 6 dB(A). Dies führt an vielen Gebäuden zu Grenzwertüberschreitungen von 1 bis max. 3 dB(A) tags/nachts. Die maximalen Lärmbelastungen liegen bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts. Außenwohnbereiche sind nicht

betroffen, hier werden die zulässigen Grenzwerte eingehalten. Die nach der Rechtsprechung für die Gesundheit „kritischen Toleranzwerte“ von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts werden mit Abstand nicht erreicht.

In diesem Abschnitt sind die baulichen Anlagen über die Eschstraße erschlossen, sodass der Bau von Lärmschutzwänden und damit aktiver Lärmschutz nicht möglich ist. Die Minderung der Grenzwertüberschreitung von bis zu 3 dB(A) kann deshalb nur durch Maßnahmen des passiven Lärmschutzes erfolgen.

#### Kreuzungsbereich Münsterstraße / Eschstraße / Am Borggarten

In der Immissionstechnischen Untersuchung wurde geprüft, ob durch die Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Münsterstraße / Eschstraße / Am Borggarten eine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV vorliegt und ob innerhalb der Umbauabschnitte im Verlauf der Münsterstraße sowie der Straße Am Borggarten Maßnahmen zur Lärmvorsorge ergriffen werden müssen.

Ein erheblicher baulicher Eingriff liegt vor, wenn die Erhöhung des Beurteilungspegels durch die bauliche Veränderung der Straße aufgerundet mindestens 3 dB(A) beträgt. Die allgemeine Verkehrsentwicklung, die auch ohne die Baumaßnahme eingetreten wäre, darf nicht mitberücksichtigt werden.

#### Münsterstraße

Im Umbaubereich der Münsterstraße ergibt sich an der baulichen Anlage Münsterstraße 59b eine Erhöhung der Lärmbelastung von maximal 1,5 dB(A) und damit weniger als 3 dB(A) entsprechend den Regelungen der 16. BImSchV.

Da die ermittelten Beurteilungspegel mit maximal 62 dB(A) tags bzw. 52 dB(A) nachts deutlich unter 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts liegen, ist mit der o. a. Erhöhung der Lärmbelastung die wesentliche Änderung im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff nicht gegeben.

#### Am Borggarten

Im Verlauf der Straße Am Borggarten sind nach dem baulichen Eingriff im Wesentlichen geringere Lärmbelastungen zu erwarten. Lediglich für das Wohnhaus Am Borggarten 4 ergibt sich eine Erhöhung der Lärmbelastung von 0,1 dB(A), die aufgrund der maximalen Lärmpegel von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts ebenfalls unkritisch ist.

#### Summenpegel

Mit der energetischen Addition des Straßenverkehrslärms im Kreuzungsbereich Münsterstraße / Eschstraße / Am Borggarten ergeben sich maximale Lärmpegel von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts. Damit sind die Summenpegel im Kreuzungsbereich ebenfalls unproblematisch, da die kritischen Toleranzwerte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts sicher nicht erreicht werden.

Durch den Umbau der Kreuzung wird kein Anspruch auf Lärmvorsorge ausgelöst.

#### Friedhof Wolbeck

In der Immissionstechnischen Untersuchung wird die Lärmsituation am Friedhof mit dem Ergebnis dokumentiert, dass der Orientierungswert der DIN 18005/07.02 – Schallschutz im Städtebau, der hilfsweise herangezogen wird, mit 57 dB(A) an der Trauerhalle um 2 dB(A)

überschritten wird. Bei dem Friedhof handelt es sich allerdings nicht um eine schutzbedürftige Nutzung im Sinne der 16. BImSchV, sodass im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens keine Regelungen getroffen werden müssen.

Im Bereich der Friedhofswege ergeben sich maximal zu erwartende 61 dB(A) tags. Die Anordnung von Lärmschutzwänden entlang der gesamten Friedhofsgrenze zur Eschstraße wird aus fachlichen Erwägungen nicht in Betracht gezogen, um Eingriffe in den Baum- und Heckenbestand am Friedhof sowie negative optische Effekte auf das Friedhofsbild zu vermeiden. Es besteht kein Erfordernis, diesbezüglich Regelungen im Bebauungsplan zu treffen.

#### Luftschadstoffe

Die Auswirkungen auf die Luftqualität wurden nicht untersucht. Eine grobe Einschätzung der Auswirkungen kann aufgrund der Untersuchungen des Luftqualitätsplans Münster zur Luftbelastung durch den Straßenverkehr 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 10.000 Kfz pro Tag zu erwarten. Schlechte Ausbreitungsbedingungen für Luftschadstoffe bei Verkehrsbelastungen von 10.000 Kfz am Tag treten in Wolbeck vor allem im Bereich „Am Steintor“ zwischen der Hofstraße und der Hiltruper Straße auf. Die verkehrsbedingten Abnahmen durch die Anbindung der Eschstraße (Quelle: Amt für Mobilität und Tiefbau Verkehrsuntersuchung Wolbeck Stand 11/2018) werden dort zu einer deutlichen Reduzierung der Schadstoffbelastungen durch den lokalen Straßenverkehr führen.

In diesem Zusammenhang erfolgt der Hinweis, dass es im Ausbaubereich der Eschstraße aufgrund des deutlich geringeren Verkehrsaufkommens und besseren Durchlüftungsverhältnissen nicht zu einer relevanten Schadstoffbelastung der Luft im Hinblick auf die oben genannten Grenzwerte kommt. Durch die Kfz-Flottenerneuerung sind zudem gesamtstädtisch die Schadstoffbelastungen in den letzten Jahren abgesunken.

#### Erholungsnutzung

Durch das zukünftig deutlich erhöhte Verkehrsaufkommen auf der Eschstraße gegenüber der Bestandssituation, insbesondere im Landschaftsraum im westlichen Plangebiet, wird die Erholungsqualität weiter beeinträchtigt. Diese ist bereits durch den Bau und insbesondere den Betrieb der Ortsumgehung vorbelastet.

Eine optische Aufwertung erfolgt durch die Anpflanzung von insgesamt 50 Laubbäumen entlang der Eschstraße.

#### **Fazit:**

Aus Gründen der besseren Belichtung, Belüftung und der geringeren Verschattung der Grundstücke, aufgrund der nur geringen Grenzwertüberschreitung und aufgrund der Kosten wird im Ergebnis der planerischen Abwägung (siehe Kapitel 6.6.2) auf aktive Lärmschutzmaßnahmen verzichtet. Daher sind passive Lärmschutzmaßnahmen als Lärmvorsorgemaßnahmen für Gebäude oder im Falle der Außenwohnbereiche Entschädigungsleistungen für die Immissionsorte mit Grenzwertüberschreitung unter bestimmten Voraussetzungen vorgesehen.

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

## **8.4.2 Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt**

### **8.4.2.1 Bestandssituation der Umwelt**

#### Biotop-/ Nutzungstypen

Im westlichen Teil des Untersuchungsgebiets, zwischen der geschlossenen Wohnbebauung und dem bereits vorhandenen Anschluss an die Ortsumgehung, wird die Eschstraße überwiegend von Ackerflächen sowie von den Gärten der beiden südlich gelegenen Einzelhäuser begrenzt. Westlich der geschlossenen Wohnbebauung ist eine Kompensationsfläche mit einer mehrreihigen Feldhecke aus lebensraumtypischen Gehölzen sowie einem vorgelagertem, trockenem Saumstreifen, der in den Eingriffsraum geringfügig hereinragt, angelegt. Östlich der Kompensationsfläche beginnt nördlich der Eschstraße die Wohnbebauung mit Gärten und Straßenflächen. Zwischen der Eschstraße und der Wohnbebauung liegt ein breiter Fettgrünland-Saum mit Brennesselaufwuchs sowie vereinzelt Weidengebüschen und einem größeren Brombeergebüsch. Zwischen dem Saumstreifen und der Wohnbebauung verläuft ein Graben. Südlich der Eschstraße liegt der Friedhof von Wolbeck, der durch einen Baumstreifen sowie eine einreihige Hecke aus vorwiegend heimischen Arten zur Straße hin begrenzt wird.

Ab der Einmündung Goldbrink verbreitert sich die Eschstraße und weist einen beidseitigen Gehweg auf. Ab der Einmündung Silberbrink verbreitert sich die Eschstraße weiter und wird von einem Geh- und Radweg und Verkehrsrasenflächen mit Einzelbäumen aus Winterlinden gesäumt. Am Knotenpunkt Münsterstraße / Eschstraße / Am Borggarten befinden sich in den Straßenrandbereichen und entlang der Parkflächen kleinflächige Beet- und Rasenflächen. Überwiegend heimische Bäume und eine einreihige Weißdornhecke ragen dort in den Eingriffsraum. Die ökologische Bedeutung der Biotoptypen reicht von gering bis sehr gering (versiegelte und bebaute Flächen) bis hin zu mittel bis hoch (Bäume und Hecken aus überwiegend lebensraumtypischen Arten).

Weitere Informationen können dem Landschaftspflegerischen Begleitplan entnommen werden.

#### Tiere

Zur Erfassung potenziell betroffener Tierarten durch die Planung erfolgte eine Kartierung der Brutvögel, Fledermäuse und Amphibien und die Dokumentation im Faunistischen Fachbeitrag (Ökoplanung Münster, 2019) sowie eine Bewertung hinsichtlich planungsrelevanter Arten in der Artenschutzrechtlichen Prüfung (Ökoplanung Münster, 2019). Es wurden tiergruppenspezifische Untersuchungsgebiete für die Brutvögel und Fledermäuse (ca. 22,5 ha Untersuchungsgebiet) und zur Erfassung der Amphibien (2 Untersuchungsgebiete, insgesamt ca. 10,2 ha) abgegrenzt, die sich über das Bebauungsplangebiet hinaus erstrecken. Die Lage und Abgrenzung der Untersuchungsgebiete und weitere Informationen zu den im Folgenden beschriebenen Tiergruppen können dem Faunistischen Fachbeitrag entnommen werden.

#### Brutvögel

Im Untersuchungsgebiet wurden Brutvorkommen von 13 als wertgebend anzusehenden Vogelarten festgestellt. Sieben dieser Arten – Eisvogel, Feldsperling, Gartenrotschwanz, Mäusebussard, Rauchschnalbe, Star und Waldkauz – zählen in Nordrhein-Westfalen aktuell zu

den planungsrelevanten Brutvogelarten. Als weitere wertgebende Arten wurden Bachstelze, Goldammer, Grünspecht, Haussperling, Klappergrasmücke und Teichhuhn nachgewiesen. Diese sechs Arten werden derzeit in Nordrhein-Westfalen nicht als planungsrelevant eingestuft, gelten jedoch als streng geschützte Art, nach der Roten Liste als gefährdet oder werden zumindest auf der Vorwarnliste geführt.

Weitere, im Untersuchungsgebiet vorkommende Vogelarten können dem Faunistischen Fachbeitrag entnommen werden. Gemäß der Bewertung des Faunistischen Fachbeitrags hat das Untersuchungsgebiet eine geringe Bedeutung für die Artgruppe der Brutvögel.

#### Fledermäuse

Im Untersuchungsgebiet wurden die sechs Fledermausarten Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus und Zwergfledermaus festgestellt. Die Fledermäuse zählen zu den streng geschützten Arten (§ 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG) und gelten in Nordrhein-Westfalen als planungsrelevant.

Im Untersuchungsgebiet wurden keine spezifischen Flugstraßen oder Leitstrukturen von Fledermäusen festgestellt. Es existieren zwei Teilräume mit einer erhöhten Jagdaktivität von Zwergfledermäusen und ein Teilraum mit einer erhöhten Jagdaktivität der Breitflügelfledermaus. Diese Teilflächen werden daher vom Gutachter mit mittlerer Bedeutung als Jagdgebiete für die Zwerg- und die Breitflügelfledermaus eingeschätzt. Der Flusslauf der Angel wird mit hoher Bedeutung für die Wasserfledermaus eingeschätzt. Die verbliebenen Flächen werden als Jagdgebiete von geringer oder sehr geringer Bedeutung für Fledermäuse eingeschätzt.

Quartiere von hoher Bedeutung bestehen für die Zwergfledermaus im Bereich der Wohnbebauung nördlich der Eschstraße und für die Breitflügelfledermaus im Bereich des Feldgehölzes südlich des Friedhofs. Dort besteht auch potenzielle Quartierfunktion für den Großen Abendsegler, den Kleinen Abendsegler, die Rauhautfledermaus und die Wasserfledermaus.

#### Amphibien

Im Rahmen der Laichgewässererfassungen wurden zwei potenzielle Laichgewässer näher untersucht. Es handelt sich um künstlich angelegte Fisch- und Freizeitteiche, einer nördlich der Eschstraße, einer südlich davon in der Angelaue gelegen. Beide Gewässer sind mit Fischen besetzt.

Im nördlichen Gewässer wurden mittelgroße Populationen der Arten Bergmolch, Grasfrosch, Teichmolch und Wasserfrosch sowie eine große Laichpopulation von Erdkröten festgestellt. Im südlichen Gewässer wurden mittelgroße Vorkommen von Gras- und Wasserfrosch sowie eine große Laichpopulation von Erdkröten festgestellt.

Alle festgestellten Amphibienarten haben aus ökologischer Sicht nur vergleichsweise geringe Ansprüche an ihren Lebensraum und sind dementsprechend im Münsterland und in Nordrhein-Westfalen nahezu flächendeckend verbreitet.

Beide Gewässer werden insbesondere aufgrund der großen Erdkrötenpopulationen mit mittlerer Bedeutung als Laichgewässer für Amphibien eingeschätzt.

Ausgehend von den Landlebensräumen, die mit geringer und mittlerer Bedeutung bewertet wurden, finden spezifische Wanderbewegungen der Amphibien, insbesondere der Erdkröte, in

Richtung der beiden Kleingewässer statt. Der Gutachter geht hierbei auch von einem Nord-Süd-Wanderkorridor aus, der in einer Breite von rund 300 m die Eschstraße kreuzt. Nach gutachterlicher Einschätzung sind jährlich Bestände von 100 bis maximal 300 Erdkröten zu erwarten, die gezielt das Gewässer südlich der Eschstraße zur Laichablage anwandern. Es wird vermutet, dass 20-30 % der an diesem Gewässer vorkommenden Erdkröten diesen Korridor für ihre Wanderungen nutzen.

#### **8.4.2.2 Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung/Maßnahmen**

##### **Baubedingte Auswirkungen auf Biotop-/ Nutzungstypen**

Durch den Ausbau der Eschstraße kommt es zu einer Neuversiegelung von Flächen in Höhe von 1.780 m<sup>2</sup> innerhalb des Eingriffsraumes, der nicht von einem rechtskräftigen Bebauungsplan überlagert wird. Innerhalb der Grenzen bestehender Pläne gleichen sich die festgesetzte Versiegelung und geplante Versiegelung aus.

Die Flächeninanspruchnahme bezieht sich im Eingriffsraum außerhalb von Bebauungsplanflächen zu rund 43 % auf bereits versiegelte Bereiche, die keine bis eine sehr geringe ökologische Bedeutung aufweisen. Eine geringe ökologische Bedeutung haben die Ackerflächen, die ca. 44 % der festgestellten Biotoptypen ausmachen. 13 % der Flächeninanspruchnahme entfallen auf Biotope mit einer mittleren bis geringen ökologischen Bedeutung. Weniger als 1 % der beanspruchten Biotope haben eine mittel bis hohe ökologische Bedeutung (Hecke und Gehölzstreifen). Zusätzlich ist ein Einzelbaum (Winterlinde) mit einer mittleren bis hohen ökologischen Bedeutung betroffen.

Weitere Informationen können dem Landschaftspflegerischen Begleitplan entnommen werden.

##### Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan zum Bebauungsplan erfolgt eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung des Eingriffs in Natur und Landschaft. Hierbei wird zunächst die Bestandssituation mit 31.267,15 ökologischen Werteinheiten ermittelt. Demgegenüber hat die Planungssituation lediglich 27.339,65 Werteinheiten, sodass als „Zwischensumme“ ein Defizit von 3.927,5 Werteinheiten entsteht. Auf dieses Defizit wird noch der Verlust eines Einzelbaumes in Höhe von 256 ökologischen Werteinheiten gerechnet, so dass das Defizit insgesamt 4.183,5 (4.184) ökologische Werteinheiten beträgt.

Im Ergebnis der Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung besteht eine Wertminderung der Planungsgegenüber der Bestandssituation von 4.183,5 (4.184) ökologischen Werteinheiten. Das Defizit ist durch externe Kompensationsmaßnahmen auszugleichen.

##### Externer Ausgleich

Als Kompensation wird dem Eingriff die Renaturierung des Igelbachs im Bereich des Golfplatzes Wilkinghege gegenübergestellt. Die Renaturierung dieses Gewässerabschnitts wurde durch das städtische Amt für Mobilität und Tiefbau bereits durchgeführt und im Jahr 2019 abgenommen. Die Maßnahme führte zu einer Aufwertung von 6.770 ökologischen Werteinheiten, die dem Ökokonto des Amtes für Mobilität und Tiefbau gutgeschrieben wurden. Mit dieser Maßnahme wird das durch den geplanten Ausbau der Eschstraße entstehende ökologische Defizit von 4.184 ökologischen Werteinheiten angemessen kompensiert.

Der Schutz von Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen wird bei Baumaßnahmen fachgerecht ausgeführt: Die Bäume erhalten einen Einzelbaumschutz und flächige Gehölze werden durch einen Bauzaun während der Bauarbeiten vor mechanischen Schäden geschützt. Weitere Informationen zum bauzeitlichen Schutz der Bäume, Hecken und Gehölzstreifen können dem Landschaftspflegerischen Begleitplan entnommen werden.

### **Artenschutzrechtliche Prüfung (ASP) / Schutzgut Tiere**

Im Folgenden werden die bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere gemäß der Artenschutzrechtlichen Prüfung (ASP) wiedergegeben und im Einzelnen ausgeführt.

### **Baubedingte Auswirkungen auf Brutvögel**

Die Vorkommen der planungsrelevanten Brutvogelarten Eisvogel, Feldsperling, Gartenrotschwanz, Mäusebussard, Rauchschwalbe, Star und Waldkauz liegen außerhalb der zum Eingriff vorgesehenen Flächen. Eine Tötung von Individuen dieser Arten im Rahmen der geplanten Rodung und Entfernung von Gehölzen kann sicher ausgeschlossen werden. Dass sonstige europäische Vogelarten in den zur Rodung und Entfernung vorgesehenen Gehölzen brüten, kann nicht ausgeschlossen werden. Unter Anwendung einer Bauzeitenregelung hinsichtlich der Entfernung und Rodung von Gehölzen können Verstöße gegen das Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

Gemäß der Bauzeitenregelung können Schnitt und Rodung von Gehölzen nur zwischen dem 01.10. eines Jahres und dem 28./29.02. des Folgejahres durchgeführt werden. Dies umfasst auch Sträucher, Hecken und Ziergehölze. Zwischen dem 01.03. und dem 30.09. eines Jahres ist im Regelfall keine Durchführung dieser Maßnahmen möglich.

Wird im Rahmen einer gesonderten artenschutzrechtlichen Begehung der Nachweis erbracht, dass alle Brutvögel ihre Brut beendet haben, bzw. keine Brut vorliegt, sind Schnitt- und Rodungsmaßnahmen an Gehölzen gegebenenfalls auch während der Sperrzeit möglich.

Die Fortpflanzungs- und Ruhestätten der planungsrelevanten Brutvögel liegen außerhalb des Eingriffsbereichs des Vorhabens. Ein direkter Verlust der bekannten Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann sicher ausgeschlossen werden. Die Inanspruchnahme von Nahrungsflächen beidseits der Eschstraße umfasst keine essentiellen Nahrungsflächen im Sinne von essentiellen Bestandteilen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten.

Baubedingt ist für einen begrenzten Zeitraum in einem erhöhten Maß von Störungen im Umfeld der Eschstraße auszugehen. Auch hier ist analog zu den betriebsbedingten Störungen (s. u.) und aufgrund der Distanz der Brutvorkommen zur Trasse der Eschstraße nicht von erheblichen Störungen oder einer Aufgabe vorhandener Fortpflanzungs- und Ruhestätten planungsrelevanter Brutvogelarten auszugehen. Erhebliche Störungen auf Populationsniveau sowie ein indirekter Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten können für alle planungsrelevanten Vogelarten sicher ausgeschlossen werden.

### **Betriebsbedingte Auswirkungen auf Brutvögel**

Entlang der Eschstraße können betriebsbedingt einzelne Kollisionen mit Kraftfahrzeugen und Tötungen von europäischen Vogelarten einschließlich planungsrelevanter Arten auftreten. Nach gutachterlicher Einschätzung liegt für keine der festgestellten Vogelarten im Rahmen und als Folge des Vorhabens ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko vor. Zukünftig auftretende Tötungen einzelner Vögel sind in Verwirklichung des sozialadäquaten Lebensrisikos als unabwendbar

anzusehen. Keine der festgestellten planungsrelevanten Arten brütete unmittelbar angrenzend an die vorhandene/geplante Straßentrasse.

Es wurden keine Hinweise auf spezifische Überquerungen und spezielle räumlich-funktionale Zusammenhänge, die eine vermehrte Querung der Straßentrasse durch Brutvögel erfordern würden, festgestellt. Verstöße gegen das Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG können mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

Der Straßenlärm ist in Zusammenfassung der Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Prüfung für die Brutvögel nicht relevant, da sie entweder außerhalb vorhandener Fluchtdistanzen bzw. eines kritischen Schallpegels brüten oder, wie bei den Kulturfolgern Feldsperling und Rauchschnalbe, auftretender Lärm am Brutplatz unbedeutend ist.

### **Baubedingte Auswirkungen auf Fledermäuse**

An den Straßenbäumen entlang der Eschstraße, die gerodet werden müssen, können Baumhöhlen oder tiefe Spalten, die Fledermäusen als Quartier dienen können, nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Unter Anwendung risikomindernder Maßnahmen können Verstöße gegen das Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sicher ausgeschlossen werden. Die zur Fällung vorgesehenen Bäume sind vor der Fällung auf eventuelle Spalten oder Höhlen, die Fledermäusen als Quartier dienen könnten, zu untersuchen. Vorhandene Öffnungen sind auf einen Besatz mit Fledermäusen hin zu kontrollieren. Empfohlen wird eine Kontrolle mittels Steiger und Videoendoskop. Werden Fledermäuse festgestellt, ist gegebenenfalls eine Umsiedlung oder Evakuierung der Tiere durchzuführen.

Weisen einzelne Baumhöhlen oder Spalten ein hohes Potenzial als Quartierstandort für Fledermäuse auf, ist die Quartierfunktion in einem Verhältnis von mindestens 1:3 unter Zuhilfenahme geeigneter Quartierhilfen im lokalen Umfeld des Vorhabens (ca. 1 km, max. 3 km Radius) auszugleichen. Die Maßnahme ist ganzjährig notwendig und in einem Zeitraum von 7 Tagen vor der Fällung durchzuführen.

In Verbindung mit dem Vorhaben sind baubedingt verschiedene Störungen im Plangebiet zu erwarten. Aufgrund der Beleuchtung des Verkehrsraums ist insbesondere im Nahbereich der Trasse der Eschstraße eine Zunahme der Lichtimmissionen anzunehmen. Von den im Untersuchungsgebiet festgestellten Arten gilt insbesondere die Wasserfledermaus als lichtempfindlich. Die Art trat 2017 gezielt im Bereich der Angel und deren Aue auf, jedoch nicht im Nahumfeld der zum Ausbau vorgesehenen Eschstraße. Breitflügel- und Zwergfledermaus suchen hingegen teils gezielt beleuchtete Bereiche auf und nutzen diese zur Jagd auf Insekten. Nach gutachterlicher Einschätzung können erhebliche Störungen auf Populationsniveau nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 NatSchG für alle festgestellten Fledermausarten sicher ausgeschlossen werden.

Entlang der Eschstraße werden durch das Vorhaben in begrenztem Umfang Jagdflächen für Fledermäuse entfallen. Im Bereich des Friedhofs bestehen hier auch Bereiche, die für Breitflügel- und Zwergfledermaus als von mittlerer Bedeutung eingeschätzt und die von beiden Arten spezifisch bejagt wurden. Vergleichbare Strukturen sind im Umfeld des Vorhabens mehrfach bis häufig in ähnlicher Ausprägung vorhanden. Die Funktion dieser Teilbereiche als Jagdgebiet wird daher für die beiden Arten nicht als essentiell angesehen. Nach gutachterlicher Einschätzung bleibt die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der beiden Arten in Hinsicht auf einen partiellen Wegfall von Jagdgebieten sicher erhalten. Eine

vergleichbare Einschätzung besteht auch für die im Untersuchungsgebiet in 2017 festgestellten Fledermausarten Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler und Flughörnchen.

Im Rahmen des Vorhabens sind keine Quartiere von Fledermäusen mit Quartieren an und in Gebäuden (insbesondere Breitflügel- und Zwergfledermaus) betroffen. Auch ein Bereich, in dem im Frühjahr 2017 Quartiere der Breitflügelfledermaus in Gehölzen in der Angelaue vermutet wurden, ist nicht von der Planung betroffen.

### **Betriebsbedingte Auswirkungen auf Fledermäuse**

Da sich die Jagdgebiete der Breitflügel- und Zwergfledermaus vom Friedhof bis auf die Eschstraße erstrecken, können betriebsbedingt einzelne Kollisionen und Tötungen von Fledermäusen auftreten. In Bezug auf das Vorhaben liegt nach gutachterlicher Einschätzung für keine der festgestellten Fledermausarten ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko vor. Zukünftig auftretende Tötungen einzelner Tiere sind unabwendbar und als allgemeines Risiko in Verwirklichung eines sozialadäquaten Risikos anzusehen.

### **Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Amphibien**

An den beiden untersuchten Gewässern wurden in den Jahren 2017/2018 jeweils mittelgroße Populationen von Wasserfröschen festgestellt. Hierunter können sich auch einzelne Individuen des planungsrelevanten Kleinen Wasserfroschs befinden. Die Lebensräume der Art liegen überwiegend im direkten Umfeld der Gewässer. Erhebliche Störungen des Kleinen Wasserfroschs auf Populationsniveau nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG können sicher ausgeschlossen werden.

Die zum Eingriff vorgesehenen Flächen werden nicht als primäre Lebensräume der Art angesehen. Eine Beschädigung oder ein Verlust der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG kann sicher ausgeschlossen werden. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang bleibt sicher erhalten. Spezifische und stark ausgeprägte Wechselbewegungen zwischen Land- und Wasserlebensräumen sowie Querungen der zum Ausbau vorgesehenen Straßentrasse sind nicht anzunehmen.

Alle weiteren im Untersuchungsgebiet festgestellten Amphibienarten gehören im Ergebnis der Artenschutzrechtlichen Prüfung zu den nur national nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG „besonders geschützten Arten“. Seitens des Landesamts für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalens ist eine artenschutzrechtliche Prüfung nur für eine Auswahl von sogenannten „planungsrelevanten Arten“ sowie die „europäischen Vogelarten“ durchzuführen. Arten, die zwar zu den national besonders geschützten Arten, nicht aber zu den streng geschützten Arten zählen, werden in dieser Liste planungsrelevanter Arten nicht aufgeführt. Nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG sind diese nur national besonders geschützten Arten von den artenschutzrechtlichen Verboten freigestellt und werden wie alle übrigen Arten grundsätzlich nur im Rahmen der Eingriffsregelung behandelt (s. u.).

### **Potenzielle Auswirkungen auf nicht-planungsrelevante Amphibien**

Nicht auszuschließen ist eine Betroffenheit der nicht planungsrelevanten Erdkröten, die im Rahmen der faunistischen Kartierung mit großen Populationen an den beiden Kleingewässern jeweils nördlich und südlich der Eschstraße festgestellt wurden. Der Gutachter schließt eine Querung der Eschstraße von einer nicht bekannten Anzahl von Tieren zwischen dem

Feldgehölz „Eschbusch“ nördlich der Eschstraße und dem Kleingewässer südlich der Eschstraße während der Laichwanderungen nicht aus. Dieser Wanderkorridor mit einer Breite von ca. 300 m kreuzt nach gutachterlicher Einschätzung die Eschstraße. Es werden Bestände von 100 bis maximal 300 Erdkröten geschätzt, die gezielt das Gewässer südlich der Eschstraße zur Laichablage anwandern.

Aufgrund dessen sind dauerhafte Amphibien-Leiteinrichtungen nördlich und südlich der Eschstraße im Graben- bzw. Saumbereich vorgesehen. Es sind zwei Querungshilfen, die unterhalb der Straße verlaufen, vorgesehen. Weitere Informationen können dem Landschaftspflegerischen Begleitplan entnommen werden.

**Fazit:**

Aufgrund der genannten Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich verbleiben keine erheblichen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt.

### **8.4.3 Fläche und Boden**

#### **8.4.3.1 Bestandssituation der Umwelt**

Die Bodenkarte im Maßstab 1:50.000 weist im Plangebiet die Bodentypen Graubrauner Plaggenesch, Pseudogley-Braunerde und Gley-Braunerde aus. Der Graubraune Plaggenesch als schutzwürdiger Boden (mittlere Kategorie), aufgrund der Archivfunktion der Natur- und Kulturgeschichte, findet sich im Westen des Plangebiets sowie nördlich davon. Hinweise auf Eschböden finden sich auch in der Namensgebung von Nutzungen in der Deutschen Grundkarte 1:5.000 in der Umgebung („Wolbecker Esch“, „Eschbusch“ und „Eschstraße“). Diese Böden werden landwirtschaftlich genutzt.

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

Im östlichen Bereich besteht zwischen der Eschstraße und dem Graben am Wohngebiet ein Grünstreifen. Ansonsten umfasst das Bebauungsplangebiet die überwiegend versiegelten Bereiche der vorhandenen Straßen.

Innerhalb des Bebauungsplangebiets befinden sich gemäß Umweltkataster Münster keine Altlast-/ Verdachtsflächen. Zu Bodendenkmälern siehe Kapitel 8.4.7 (Kulturgüter).

#### **8.4.3.2 Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung/Maßnahmen**

##### **Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen**

Durch den Ausbau der Eschstraße und den Bau des Geh- und Radwegs kommt es zu einer Neuversiegelung von Flächen in Höhe von 1.780 m<sup>2</sup> innerhalb des Eingriffsraumes, der nicht von einem rechtskräftigen Bebauungsplan überlagert wird. Innerhalb der Grenzen bestehender Bebauungspläne gleichen sich festgesetzte Versiegelung und geplante Versiegelung aus. Die zusätzliche Bodenversiegelung bewirkt einen vollständigen Verlust der Bodenschutzfunktionen. Mit diesem dauerhaften Werteverlust ist eine erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigung für den Boden verbunden. Diese ist entsprechend als Eingriff in Boden, Natur und Landschaft

bilanziert worden und wird im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen vollständig ausgeglichen (siehe Kapitel 8.4.2). Es verbleibt die Tatsache, dass Boden ein nicht vermehrbares Gut darstellt.

Der im Westen des Eingriffsraums vorkommende Plaggenesch ist als schutzwürdiger Boden eingestuft. Die Beanspruchung von schutzwürdigem Boden erfolgt auf straßennahen Flächen, die gemäß dem Landschaftspflegerischen Begleitplan durch den Straßenbau bereits vorbelastet sind, sodass es nach gutachterlicher Bewertung nicht zu einer Verstärkung des Konfliktpotenzials für den Boden kommt. Hinsichtlich der Archivfunktion der Natur- und Kulturgeschichte, die zu der Schutzwürdigkeit des Bodens führt, ist auch zu berücksichtigen, dass im Vorfeld des Straßenausbaus im Hinblick auf mögliche Bodendenkmäler Untersuchungen durchgeführt werden und ggf. erforderliche Maßnahmen aus denkmalpflegerischer Sicht getroffen werden (siehe Kapitel 8.4.7).

Während der Bauphase sind als Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen ein profilgerechter Abtrag und eine fachgerechte Lagerung des ausgehobenen Bodenmaterials zu achten. Insbesondere der Oberboden sollte bei Zwischenlagerung gegenüber Erosion geschützt und wiedergenutzt werden. Die erforderlichen Arbeitsräume sind zur Vermeidung und Verringerung von Bodeninanspruchnahme und -verdichtung auf ein absolutes Minimum zu beschränken.

Sowohl bauzeitlich als auch durch den dauerhaften Betrieb der Straße sind Eintragungen von Verschmutzungen in Boden und Wasser durch Betriebs- und Schmierstoffe der Fahrzeuge (z. B. durch Leckagen, Unfälle) nicht auszuschließen. Potenzielle Risiken werden in der Regel gemäß dem Stand der Technik vermieden und verringert. Eine besondere Empfindlichkeit (z. B. Lage in einem Wasserschutzgebiet) liegt nicht vor.

#### **Fazit:**

Die Neuversiegelung von Boden ist im Rahmen der Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung bilanziert worden und wird im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen vollständig ausgeglichen. Es verbleibt die Tatsache, dass Boden ein nicht vermehrbares Gut darstellt.

### **8.4.4 Wasser**

#### **8.4.4.1 Bestandssituation der Umwelt**

Das Bebauungsplangebiet und die Umgebung weisen gemäß Umweltkataster Münster keine Grundwasserschutzfunktion (Wasserschutzgebiet o. ä.) auf. Im Rahmen von Bodenerkundungen entlang der Eschstraße (siehe Kapitel 8.4.3) wurde in einem Bodenprofil Grundwasser in 2,40 m Tiefe unter Geländeoberkante erbohrt.

Jeweils nördlich und südlich des Bebauungsplangebiets befindet sich ein Kleingewässer, das als Amphibienlaichgewässer dient (siehe Kapitel 8.4.2). Innerhalb des Bebauungsplangebiets befindet sich kein klassifiziertes Still- oder Fließgewässer. Der Graben nördlich der Eschstraße weist eine geringe Wasserführung auf.

#### **8.4.4.2 Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung/Maßnahmen**

##### **Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen**

Still- oder Fließgewässer sind durch die Planung nicht unmittelbar betroffen. Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser zwischen der Münsterstraße und dem Silberbrink der Kanalisation

zuzuführen. Zwischen dem Silberbrink und dem Ende der geschlossenen Wohnbebauung soll das Niederschlagswasser in eine Sickermulde mit Anschluss an die Kanalisation und weiter westlich schließlich in einen Graben eingeleitet werden. Diese Maßnahmen ermöglichen die Versickerung von Niederschlagswasser und damit eine lediglich geringfügig veränderte Grundwasserneubildungsrate in diesem Bereich.

Sowohl bauzeitlich als auch durch den dauerhaften Betrieb der Straße sind Eintragungen von Verschmutzungen in Boden und Wasser durch Betriebs- und Schmierstoffe der Fahrzeuge (z. B. durch Leckagen, Unfälle) nicht auszuschließen. Potenzielle Risiken werden in der Regel gemäß dem Stand der Technik vermieden und verringert. Eine besondere Empfindlichkeit (z. B. Lage in einem Wasserschutzgebiet) liegt nicht vor.

**Fazit:**

Zusammenfassend sind erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch die Planung auf das Schutzgut Wasser nicht zu erwarten.

**8.4.5 Klima / Luft**

**8.4.5.1 Bestandssituation der Umwelt**

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

**8.4.5.2 Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung/Maßnahmen**

**Baubedingte Auswirkungen**

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

Durch die Neuanpflanzung von Bäumen entlang der Straßentrasse entstehen positive Umweltauswirkungen mit Blick auf die Filterung von Luftschadstoffen, Bindung von Kohlendioxid als Treibhausgas und die Beschattungswirkung insbesondere an heißen Sommertagen.

Bauzeitlich wird es zu einem Ausstoß von Treibhausgasen durch die Baufahrzeuge und -maschinen kommen. Durch eine gute Baustellenorganisation werden unnötige Fahrzeug- und Maschinenbewegungen vermieden.

**Betriebsbedingte Auswirkungen**

Betriebsbedingt wird es durch das erhöhte Kfz-Aufkommen zu vermehrten Treibhausgasemissionen im Bereich der neuen Straßentrasse kommen. Hierbei handelt es sich um eine Verlagerung der Emissionen der Treibhausgase von der bisherigen Route der Autofahrer auf die Eschstraße. Stauzeiten mit erhöhten Emissionen von Treibhausgasen sollen durch die Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung vermieden werden.

Eine spezifische Anfälligkeit der Planung gegenüber den Folgen des Klimawandels ist nicht zu erkennen. Aufgrund der höheren Anzahl von Starkregenereignissen kann allerdings die Häufigkeit temporärer Überschwemmungen generell zunehmen.

Die Auswirkungen auf die Luft werden unter dem Punkt 8.4.1 behandelt, da Beeinträchtigungen der Luft in erster Linie auf den Menschen einwirken.

**Fazit:**

Zusammenfassend sind erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch die Planung auf das Schutzgut Klima/Luft nicht zu erwarten.

**8.4.6 Landschaft / Ortsbild**

**8.4.6.1 Bestandssituation der Umwelt**

Das Orts- und Landschaftsbild entlang der Eschstraße ist im östlichen Plangebiet zunächst stark von der vorhandenen Wohn- und Mischgebietsbebauung geprägt. Weiter westlich, im Bereich des Friedhofs und der anschließenden landwirtschaftlichen Flächen, wird das Landschaftsbild von Grün- und Freiraum charakterisiert. Im westlichen Abschnitt bestehen von der Eschstraße Sichtbeziehungen in die angrenzenden Offenland- und Waldbereiche, sodass dieser Abschnitt gemäß dem Landschaftspflegerischen Begleitplan eine höhere Bedeutung für das Landschaftsbild aufweist.

Mit dem Bau der Ortsumgehung Wolbeck ist auch der planfestgestellte Anschluss der Eschstraße auf rund 150 m Richtung Osten hergestellt worden. Hier ist bereits das zukünftige Aussehen der Trasse im Vergleich mit der bisherigen schmalen Fahrbahn weiter östlich erkennbar. Der Landschaftsraum wird für die wohnumfeldnahe Erholung sowie als Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Wolbeck und Angelmodde genutzt. Als Vorbelastung besteht die Ortsumgehung Wolbeck seit einigen Jahren, die die Sichtbeziehungen im Landschaftsraum nachteilig verändert hat und für die Erholung (siehe Kapitel 8.4.1) störenden Kfz-Betrieb aufweist.

**8.4.6.2 Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung/Maßnahmen**

**Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen**

Der Ausbau der Eschstraße ist gemäß Landschaftspflegerischem Begleitplan mit visuellen Veränderungen und erheblichen, negativen Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild vor allem im westlichen Teil der Ausbaustrecke verbunden.

Westlich außerhalb des Siedlungsbereichs bleiben die Sichtbeziehungen auf die nördlichen Waldbereiche und die südliche Angel erhalten. Die ausgebaute Eschstraße mit höherem Verkehrsaufkommen wird jedoch in der Landschaft deutlicher wahrnehmbar und störend für die Erholungsnutzung sein (siehe hierzu Kapitel 8.4.1.1). Die landschaftliche Einbindung der ausgebauten Eschstraße erfolgt durch die geplante straßenparallele Baumreihe aus einheimischen Laubbäumen.

**Fazit:**

Im Ergebnis des Landschaftspflegerischen Begleitplans verbleibt auf Basis der Anpflanzung einer Baumreihe aus heimischen Laubbäumen entlang der Eschstraße keine erhebliche negative Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbilds.

## **8.4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

### **8.4.7.1 Bestandssituation der Umwelt**

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 Siedlungsstätten, die den Charakter eines Bodendenkmals gemäß § 2 Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (DSchG) besitzen können, sie zeugen auch selbst von der historischen Landnutzung und können deshalb ein Bodendenkmal gemäß § 2 DSchG sein.

### **8.4.7.2 Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung/Maßnahmen**

#### **Baubedingte Auswirkungen**

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

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

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

Den Umgang mit Bodendenkmälern regelt das Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (DSchG). Bodendenkmäler gemäß § 2 DSchG sind nach § 3 DSchG in die Denkmalliste der Stadt Münster einzutragen. Mit der Eintragung in die Denkmalliste unterliegen sie insbesondere den Bestimmungen der §§ 9 und 12 DSchG, die festlegen, dass jeder Eingriff in ein Bodendenkmal einer Erlaubnis der zuständigen Denkmalbehörde bedarf. Auch außerhalb eines Bodendenkmals können bei Bodeneingriffen archäologische Funde und Befunde auftreten sowie Bodendenkmäler entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist

unverzüglich der Stadt oder dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe, LWL-Archäologie für Westfalen, Münster anzuzeigen (§ 15 DSchG). Die Fundstelle ist unverändert zu erhalten (§ 16 DSchG). Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

**Fazit:**

Gemäß den obigen Ausführungen sind erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut nicht zu erwarten.

**8.4.8 Wechselwirkungen**

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

**8.4.9 Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen**

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

Aufgrund des prognostizierten Verkehrslärms kommt es an etlichen Gebäuden und Außenwohnbereichen im Bereich der Eschstraße zu Überschreitungen der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung von 1 bis maximal 3 dB(A) tags und nachts. Es wurden aktive Schallschutzmaßnahmen in der Ausführung von Lärmschutzwänden geprüft und im Ergebnis der planerischen Abwägung unter anderem unter den Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit, Verschattung der betroffenen Grundstücke, des Ortsbilds sowie aufgrund der nur geringen Grenzwertüberschreitungen etc. nicht weiter verfolgt. Daher sind passive Lärmschutzmaßnahmen als Lärmvorsorgemaßnahmen für die Immissionsorte (Gebäude) mit Grenzwertüberschreitung vorgesehen, soweit die Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sind. Im Falle der Außenwohnbereiche sind Entschädigungsleistungen, ebenfalls unter bestimmten Voraussetzungen, vorgesehen.

Durch das zukünftig deutlich erhöhte Verkehrsaufkommen auf der Eschstraße gegenüber der Bestandssituation, insbesondere im Landschaftsraum im westlichen Plangebiet, wird die Erholungsqualität weiter beeinträchtigt. Diese ist bereits durch den Bau und insbesondere den Betrieb der Ortsumgehung vorbelastet.

Die zusätzliche Bodenversiegelung wird als Eingriff in Boden, Natur und Landschaft bilanziert und im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen vollständig ausgeglichen. Es verbleibt die Tatsache, dass Boden ein nicht vermehrbares Gut darstellt.

**8.5 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)**

Im Rahmen der Umweltprüfung ist auch die Prognose des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante) zu betrachten. Die Nullvariante würde im vorliegenden Fall den Verzicht auf die Aufstellung und Realisierung des Bebauungsplans bedeuten. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Eschstraße bereits über einen lichtsignalgeregelten Knotenpunkt an die Ortsumgehung angebunden und ein rund 170 m langer Abschnitt der Trasse von der Ortsumgehung in Richtung Osten bereits hergestellt ist. Sofern unerwünschte Kfz-Durchgangsverkehre auftreten würden, müssten Gegenmaßnahmen getroffen werden bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Durchgängigkeit für landwirtschaftlichen Verkehr sowie für Radfahrer und Fußgänger.

Für Wolbeck hätte die Nullvariante zur Konsequenz, dass die erwartete Verkehrs- und Lärmentlastung des Straßenzugs Am Steintor – Münsterstraße im Bereich des Wigbolds nicht eintreten würde.

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

### **8.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten**

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

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

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

### **8.7 Überwachung (Monitoring)**

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

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

Erhebungen zu den Verkehrszahlen erfolgen alle fünf Jahre im Rahmen der bundesweiten Verkehrszählung im klassifizierten Straßennetz.

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

## 8.8 Zusammenfassung

Mit dem Bebauungsplan Nr. 591 „Wolbeck – Eschstraße zwischen Münsterstraße und Ortsumgehung“ werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau und die Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung Münster-Wolbeck (L 585n) geschaffen.

Im Bebauungsplan Nr. 591 werden im Wesentlichen die Verkehrsflächen der Eschstraße einschließlich des Knotenpunkts mit der Münsterstraße und der Straße Am Borggarten, die gemeinsamen Geh- und Radwege mit Querungshilfen (Fahrbahnteiler und Bedarfsampel) sowie die Verkehrsgrünflächen und ein Pflanzgebot für Bäume festgesetzt. Südlich der Eschstraße wird eine öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ für Amphibienleiteinrichtungen und -tunnel festgesetzt. Die landschaftliche Einbindung erfolgt durch die Anpflanzung von Laubbäumen entlang der Eschstraße. Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 2,16 ha.

Ziel der Verkehrsanbindung der Eschstraße an die Umgehungsstraße ist es, eine möglichst große Verkehrsentlastung des Straßenzugs Am Steintor – Münsterstraße im zentralen Bereich von Wolbeck, dem Wigbold, zu erreichen. Auf der Eschstraße steigen die Verkehrsbelastungen von bisher maximal 900 bis 1.600 Kfz / 24 h auf 4.000 bis zu ca. 5.000 Kfz / 24 h an. Die Eschstraße wird künftig zwischen Münsterstraße und Ortsumgehung bevorrechtigt geführt, d. h. die einmündenden Straßen werden untergeordnet. Die vier Fahrbahneinengungen als verkehrsberuhigende Elemente zwischen Münsterstraße und Silberbrink werden entfernt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird auf durchgehend 50 km/h heraufgesetzt.

Aufgrund des prognostizierten Verkehrslärms kommt es an etlichen Gebäuden und Außenwohnbereichen im Bereich der Eschstraße zu Überschreitungen der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung von 1 bis maximal 3 dB(A) tags und nachts. Es wurden aktive Schallschutzmaßnahmen in der Ausführung von Lärmschutzwänden geprüft und im Ergebnis der planerischen Abwägung unter anderem unter den Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit, Verschattung der betroffenen Grundstücke, des Ortsbilds etc. nicht weiter verfolgt. Daher sind passive Lärmschutzmaßnahmen als Lärmvorsorgemaßnahmen für die Immissionsorte (Gebäude) mit Grenzwertüberschreitung vorgesehen, soweit die Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sind. Im Falle der Außenwohnbereiche sind Entschädigungsleistungen, ebenfalls unter bestimmten Voraussetzungen, vorgesehen.

Die Erholungsqualität des Landschaftsraums im Westen des Plangebiets wird durch das deutlich erhöhte Verkehrsaufkommen auf der Eschstraße mit entsprechenden Störwirkungen für eine landschaftsbezogene Erholung beeinträchtigt. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass bereits eine Vorbelastung durch die Ortsumgehung besteht.

Eine optische Aufwertung erfolgt durch die Anpflanzung einer Baumreihe aus heimischen Laubbäumen entlang der Eschstraße.

Im Ergebnis der Artenschutzrechtlichen Prüfung sind relevante Auswirkungen auf planungsrelevante Vogel-, Fledermaus- und Amphibienarten nicht zu erwarten bzw. werden durch geeignete Regelungen vermieden. Hierzu gehören eine Bauzeitenregelung den Schnitt und die Rodung von Bäumen und Gehölzen betreffend, die zum Schutz von Brutvögeln i. d. R. nur im Winterhalbjahr zwischen Oktober und Februar des Folgejahres durchgeführt werden dürfen. Bäume, die zur Fällung vorgesehen sind, sind auf eventuelle Spalten oder Höhlen, die

Fledermäusen als Quartier dienen könnten, zu untersuchen. Werden Fledermäuse festgestellt, ist gegebenenfalls eine Umsiedlung oder Evakuierung der Tiere durchzuführen. Bei einem hohen Potenzial als Quartierstandort für Fledermäuse ist die Quartierfunktion auszugleichen. Da gutachterlicherseits Auswirkungen auf nicht-planungsrelevante Erdkröten während ihrer Laichwanderungen nicht ausgeschlossen werden können, werden Amphibienleiteinrichtungen mit Querungen unter der Eschstraße vorgesehen.

Als Kompensation wird dem Eingriff in Natur und Landschaft die Renaturierung des Igelbachs im Bereich des Golfplatzes Wilkinghege gegenübergestellt. Die Renaturierung dieses Gewässerabschnitts wurde durch das städtische Amt für Mobilität und Tiefbau bereits durchgeführt und im Jahr 2019 abgenommen. Die Maßnahme führte zu einer Aufwertung von 6.770 ökologischen Werteeinheiten, die dem Ökokonto des Amts für Mobilität und Tiefbau gutgeschrieben wurden. Mit dieser Maßnahme wird das durch den geplanten Ausbau der Eschstraße entstehende ökologische Defizit von 4.184 ökologischen Werteeinheiten angemessen kompensiert. Im Sinne eines Monitorings erfolgt eine kontinuierliche Überwachung der Funktionsfähigkeit der Ausgleichsmaßnahmen.

Im Hinblick auf mögliche Bodendenkmäler erfolgen Untersuchungen im Vorfeld der Bautätigkeiten in Abstimmung mit der Unteren Denkmalbehörde.

Für Wolbeck hätte die Nullvariante zur Konsequenz, dass die Verkehre gemäß der Verkehrsuntersuchung (Stand 11/2018) den Weg über Am Berler Kamp – Hiltruper Straße – Am Steintor wählen und damit den Wolbecker Ortskern belasten würden. Die durch die Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung erwartete Verkehrs- und Lärmentlastung des Straßenzugs Am Steintor – Münsterstraße im Bereich des Wigbolds würde nicht eintreten.

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

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

## **9 Gesamtabwägung**

Die Planung verfolgt das Ziel, den Ortskern von Wolbeck vom Verkehr zu entlasten um dort eine Umgestaltung zu ermöglichen. Die in der vorliegenden Planung ausgewiesene Straßenverkehrsfläche stellt daher den Ausbau der Eschstraße mit Anbindung an die Ortsumgehung sicher, um den Verkehr zentrumsnah abführen zu können. Die positiven Effekte einer Anbindung der Eschstraße an die Ortsumgehung werden durch die Verkehrsuntersuchung Wolbeck, Stand 11/2018 belegt. Bei einem Verzicht der Anbindung der

Eschstraße an die Ortsumgehung würde – mangels Alternativen – der Verkehr über die Straßen Am Berler Kamp – Hiltruper Straße – Am Steintor als kürzeste Verbindung fließen und damit den Wolbecker Ortskern belasten. Insbesondere auf der Münsterstraße und der Hiltruper Straße würde die Entlastungswirkung der Ortsumgehung deutlich geringer ausfallen, als mit einer Anbindung der Eschstraße. Auf der Straße Am Berler Kamp wäre ohne Anbindung der Eschstraße annähernd eine Belastungsverdoppelung gegenüber heute zu erwarten. (vgl. Tab. 1, Prognose-Fall ohne Anbindung Eschstraße).

Der Umweltbericht zeigt auf, dass Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter nicht vollständig ausgeschlossen werden können. Die entstehenden Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft werden mit geeigneten Maßnahmen vermindert und die verbleibenden Eingriffe werden vollständig kompensiert. Für den Fall des Vorkommens von Erdkröten werden vorsorglich entsprechende Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft im Plan festgesetzt. Insbesondere wird jedoch das Schutzgut „Mensch und menschliche Gesundheit“ vom Verkehrslärm beeinträchtigt.

Nach der immissionstechnischen Untersuchung ergeben sich Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV von maximal 3 dB(A) tags und nachts an Wohngebäuden der Eschstraße. Die Überschreitungen der Grenzwerte um bis zu 3 dB(A) befinden sich in einem Bereich, der gerade an der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegt. Im Bereich des Kreisverkehrs liegen die Grenzwertüberschreitungen tags bei maximal 5 dB(A) und nachts bei 4 dB(A). Dennoch werden die Grenzwerte im Vergleich zum Status quo um nicht mehr als 2 dB(A) erhöht, sodass hier kein Anspruch auf Lärmschutz besteht.

Die Beurteilungspegel entlang der Eschstraße befinden sich in einem Schwellenbereich, in den die Wahl des Lärmschutzes der planerischen Abwägung obliegt. Obwohl aktiver Lärmschutz Vorrang hat, würden maximal Pegelminderungen von 3 dB(A) erzielt werden müssen. Zusätzlich betreffen die Grenzwertüberschreitungen nur wenige Gebäude und Außenwohnbereiche. Daher wären die Aufwendungen und Effekte eines aktiven Lärmschutzes unverhältnismäßig zu denen des passiven Lärmschutzes. Für die betroffenen Gebäude ist die Entscheidung in Abwägung der Belange hin zum passiven Lärmschutz gefallen.

Durch passiven Lärmschutz kann eine Einhaltung der Grenzwerte in den Gebäuden sichergestellt werden. Gleichzeitig werden die Belichtung und Belüftung der Wohnhäuser nicht negativ beeinflusst. Die aufgezeigten Schallschutzmaßnahmen sind damit geeignet, die Beeinträchtigungen durch die Verkehrszunahme zu kompensieren.

Im Bereich der Außenwohnbereiche besteht generell eine höhere Lärmerwartung. Um eine ungestörte Kommunikation sicherzustellen, ist von einem Schwellenwert von 62 dB(A) auszugehen. Da im vorliegenden Fall die maximalen Beurteilungspegel für Außenwohnbereiche bei 62 dB(A) liegen, sind die Außenwohnbereiche uneingeschränkt nutzbar und es liegt keine unzumutbare Beeinträchtigung vor. Die von den geringfügigen Grenzwertüberschreitungen betroffenen Außenbereiche sollen finanziell entschädigt werden.

Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden durch die gewählten Lärmschutzmaßnahmen zu jeder Zeit sichergestellt.

## **10 Realisierung der Planung / Durchführungsmaßnahmen**

Zur Verwirklichung des Bebauungsplans sind als Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens freihändige vertragliche Vereinbarungen zwischen der Stadt Münster und den beteiligten Grundstückseigentümern vorgesehen und falls diese Verhandlungen nicht zum Ziel führen, hilfsweise die Enteignung.

Die Verwirklichung des Bebauungsplans wird sich auf die persönlichen Lebensumstände der im Umfeld des Plangebiets lebenden und arbeitenden Menschen zwar auswirken, nachteilige Auswirkungen in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht sind jedoch nicht ersichtlich. Ein Sozialplan ist daher nicht erforderlich.

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

Diese Begründung dient gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB) als Anlage zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 591: Wolbeck – Eschstraße zwischen Münsterstraße und Ortsumgehung

Münster, den \_\_\_\_\_  
Der Oberbürgermeister  
In Vertretung

Robin Denstorff  
Stadtbaurat