

## Anlage 1 zur V/0513/2024



Amt für Mobilität und Tiefbau

Stadt Münster · 48127 Münster (1201)

Bezirksregierung Münster  
Frau Mertin  
48128 Münster

Albersloher Weg 33

Öffnungszeiten

Mo 08.00-12.00h

Mi 08.00-12.00h

Do 15.00-18.00h

**Ihr/e Ansprechpartner/-in:**

Herr Kuhn

Zimmer: 327

Telefon: 0251/492-6594

KuhnJ@stadt-muenster.de

Datum und Zeichen Ihres Schreibens    Mein Zeichen (bitte angeben)    Münster, 26.08.2024  
27.06.2024    66.31.0112

**Planfeststellung für den Ausbau der Landesstraße (L) 793 mit Anlage einer Busspur und eines Geh- und Radweges zwischen Münster und Wolbeck von Bau-km 0+150,08 bis Bau-km 2+114,07**

Sehr geehrte Frau Mertin,

der Planfeststellung wird unter dem Vorbehalt der Beachtung der unten genannten städtischen Anregungen sowie unter dem Vorbehalt der parlamentarischen Beratungen und des Ratsbeschlusses zum anderen, der im Oktober 2024 gefasst werden soll, zugestimmt.

Die Verwaltung wird die Stellungnahme den parlamentarischen Gremien zur Beratung und Beschlussfassung vorlegen. Den Ratsbeschluss werde ich Ihnen im 4. Quartal 2024 übersenden.

Die nachfolgenden, zusammen gefassten fachlichen Stellungnahmen der Stadt Münster bitte ich zu beachten:

**Konzentration der Wirtschaftswege-Erschließung**

Die Stadt beurteilt die durchgängige und allumfassende Abbindung von Wirtschaftswegen östlich der Kreuzung Laerer Werseufer, von der Münsterstraße kritisch. Die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Münsterstraße anerkennend, sprechen gegen die „Abbindungen in Summe“ aus städtischer Sicht ff. Aspekte:

- Verkehrszunahmen und Abwickelbarkeiten auf Wirtschaftswegen, Auffindbarkeit und Orientierung:

Durch die Planfeststellung ist davon auszugehen, dass sämtliche gen Westen über den Wirtschaftsweg Auf der Laer an die Straße Laerer Werseufer und dortig an die Münsterstraße focussieren. Dies ist vor dem Hintergrund der angehängten Außenbereichsnutzungen landwirtschaftlicher Art einschl. eines auch für die Öffentlichkeit erreichbaren Blumenhofe deutliche Verkehrszunahmen „auf beengten Wegen“ zur Folge.

**Stadt Münster**

Telefon: 0251/492-0

Fax: 0251/492-7700

stadtverwaltung@

stadt-muenster.de

www.stadt-muenster.de

Service für Menschen

mit Behinderung:

www.stadt-muenster.de/

barrierefrei

...

Der Rat der Stadt Münster hat in seiner Sitzung am 19.06.2024 erstmals ein lange eingefordertes Gesamtkonzept für den Wohnmobiltourismus beschlossen (Ratsvorlage Nr. V/0177/2024, dieser Stellungnahme beiliegend). Kernbaustein des Konzeptes ist es, dass der Campingplatz Münsterland, erschlossen vom Laerer Werseufer, gelegen zwischen Laerer Werseufer und Auf der Laer bzw. Münsterstraße, um mehr als 100 weitere Wohnmobilstellplätze erweitert und zum Alltags- ebenso wie zum Premiumplatz für Campingtouristen ertüchtigt wird. Dieser Zuwachs an Verkehren für Kurzzeitcampen ist v.a. auf der Straße Auf der Laer zu erwarten; der Bebauungsplan der Stadt Münster Nr. sichert eine Campingplatzerweiterung zwischen Auf der Laer und Münsterstraße planungsrechtlich ab bzw. bereitete sie vor. Die Erweiterung ist aus Sicht der Stadt ebenso nutzungsstrukturell wie im deutlich vermehrten Verkehrsaufkommen allein durch in der Planfeststellung focussierten Verkehr von Landwirtschaft, Kunden und Anliegenden auf Auf der Laer abwicklungstechnisch kritisch.

Es ist unabhängig hiervon in diesem Focusbereich, jedoch auch nicht im übrigen Wirtschaftswegesystem, davon auszugehen, dass die Bündelung der Verkehre in den bestehenden Wirtschaftswegquerschnitten verkehrlich ordnungsgemäß und sicher abwickelbar und im Begegnungsverkehr aufnahmefähig sein wird; das Ausreichen von funktional wie über liegenschaftliche Sicherung mind. zu trealisierenden Aufweitungen/Ausweichbuchten wäre, bisherig noch gar nicht eingeplant, zu hinterfragen.

- Nutzungsbezogene Aspekte der Erholung und Freizeit:

Die Stadt Münster hat sich über die o.g. Ratsentscheidung verpflichtet, den Campingplatz Münsterland prominent in ihre touristische Kommunikation aufzunehmen und die Betreiber darin zu unterstützen, den Platz bestmöglich zu attraktivieren und mit höchstem Freizeitwert auszustatten – die Focussierung der durch die Planfeststellung auftretenden Mehrverkehre im westlichsten Bereich Auf der Laer ist hier kontraproduktiv. Die Stadt hat ein großes Interesse, dass die Erreichbarkeit des Platzes bestmöglich organisiert und die Verkehrsbelastung dieses ruhigen Freizeitortes möglichst gering gehalten wird. Einschränkungen in der touristischen Qualität durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen beeinträchtigten die Vereinbarungen der Stadt Münster mit den Betreibern merklich.

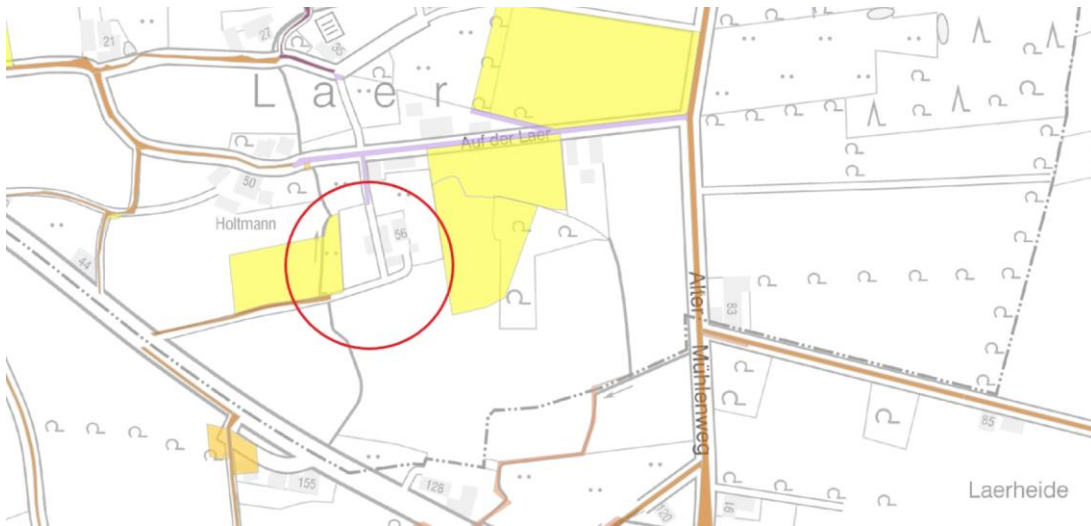
- Erschließbarkeitsaspekte (Abhängung von Grundstücken von der Erschließung) und rechtliche Aspekte der Wirtschaftswegenutzung:

Laut Planunterlagen ist die Schließung zahlreicher Zufahrten auf der nördlichen Seite der Landesstraße vorgesehen. Die Erschließung der von der Schließung der Zufahrten betroffenen Grundstücke ist künftig über rückwärtige Wegeverbindungen vorgesehen.

Bei der Straße „Auf der Laer“ handelt es sich um einen Interessentenweg, der sich im Eigentum der Interessentenschaft Laerheide befindet. Das Amt für Immobilienmanagement übernimmt die Vertretungsfunktion der Interessentenschaft Laerheide, welche gemäß §3 des „Gesetz über die durch ein Auseinandersetzungsverfahren begründeten gemeinschaftlichen Angelegenheiten“ vom 09.04.1956 durch die Stadt Münster wahrzunehmen ist.

Im Namen der Interessentenschaft werden hiermit Einwendungen gegen das Planfeststellungsverfahren erhoben.

Durch die im Planfeststellungsverfahren angedachten Sperrungen der, in nördliche Richtung führenden, öffentlichen Wirtschaftswege im Verlauf der Wolbecker Straße, wird ein vermehrtes Verkehrsaufkommen auf dem Teil der Straße „Auf der Laer“ auftreten, welcher sich als Interessentenweg im Eigentum der Interessentenschaft Laerheide befindet (s. Bild – violette Farbgebung).



Gemäß §5 des o.g. Gesetzes ist die Interessentenschaft zur ordnungsgemäßen Unterhaltung dieses Interessentenweges verpflichtet. Gemäß §5 2. Satz des o.g. Gesetzes führt die Stadt Münster diese Unterhaltung auf Kosten der Interessentenschaft durch. Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen steigen die Instandhaltungskosten für den Interessentenweg.

Weiterhin wird das Grundstück an der Adresse Auf der Laer 56 (s. Bild – roter Kreis) von der öffentlichen Erschließung abgeschnitten. Dies hat für den Eigentümer weitreichende baurechtliche Konsequenzen zur Folge. Das Grundstück liegt nach unseren Unterlagen nicht im Rezessgebiet, ist somit nicht Teil der Interessentenschaft Laerheide und hat somit keinen Anspruch auf eine Benutzung des Interessentenweges.

Bei dem Interessentenweg handelt es sich um einen Privatweg, für welchen die Benutzung durch Dritte rechtlich nicht eingefordert werden kann.

Auch öffentliche Wirtschaftswege der Stadt Münster sind betroffen, da diese durch die Verlagerung der Verkehre mit erhöhtem Verkehrsaufkommen belastet werden und sich dadurch erhöhte Aufwendungen für die bauliche Unterhaltung ergeben.

Das städtische Grundstück Gemarkung St. Mauritz, Flur 35, Flurstück 83 ist ein landwirtschaftlich genutztes Grundstück, das aktuell über den städtischen Wirtschaftsweg Gemarkung St. Mauritz, Flur 35, Flurstück 244 erschlossen ist. Die Planunterlagen sehen vor, dass der städtische Wirtschaftsweg von der L 793 abgeriegelt wird (Regelungsverzeichnis Nr. 21). Somit würde die Erschließung des städtischen Grundstücks Gemarkung St. Mauritz, Flur 35, Flurstück 83 entfallen. Eine rückwärtige Erschließung ist nicht gegeben, so dass seitens der Stadt Münster, der

Planung widersprochen wird. Die Planung ist dahingehend anzupassen, dass die Erschließung des landwirtschaftlich genutzten Grundstücks Gemarkung St. Mauritz, Flur 35, Flurstück 83 gesichert ist. Dies hatten Frau Möller und Frau Reher am 09.07.2024 gegenüber Vertretern von Straßen NRW bereits mündlich vorgetragen.

Sofern bei der Schließung der Zufahrten städtische Wegeflächen als „Restflächen“ verbleiben, die für die Erschließung nicht mehr benötigt werden, sind diese durch Straßen NRW zurückzubauen.

Es ist in jedem Fall darauf zu achten, dass bei der Planung keine privaten städtischen Grünflächen, privaten Straßen/Wege/Plätze/Stellplätze, oder sonstige städtische Privatflächen entstehen, die in der Verwaltung von 23.23 verbleiben. Dies gilt insbesondere auch für evtl. als erhaltenswert eingestufte Bäume, für sonstige Anpflanzungen von Bäumen, Sträuchern etc., sowie insbesondere auch für die Gewässerunterhaltung, -erstellung, und die Anpflanzungen an Gewässern. Diese Flächen sind, sofern die Grundstücke städtisches Eigentum bleiben/werden als öffentliche Grünanlagen, Straßenverkehrsgrün oder Gewässerflächen mit Anpflanzungen komplett in die Zuständigkeit der Ämter 66/67 zu überführen und soweit möglich zu widmen.

Die Erschließung des Flurstückes 83 für landwirtschaftliches Gerät muss natürlich gewährleistet bleiben. Insoweit ist gegen die Schließung der Zufahrt Einspruch einzulegen. Bei Rückbau der Zufahrt muss auf Lasten des Vorhabenträgers eine neue Erschließung gebaut werden.

Die Erschließung für die anderen städtischen Flächen muss auch gesichert bleiben.

Die Entwässerungssituation der städtischen Flächen ist nicht bekannt. Evtl. erfolgt diese über den Straßenseitengraben der L 793. Die Entwässerung muss weiterhin gewährleistet bleiben.

Im betroffenen Abschnitt gibt es Fremd-Gestattungsverträge für städtische Buswartehallen (66) mit Straßen.NRW. Ein Umbau ist mit 66 abzustimmen, vermutlich sind die Verträge mit Straßen.NRW anzupassen. Lage siehe blaue Markierungen im folgenden Screenshot:



Die Stadt regt in diesem Themenfeld im Fazit an, mind. einen der Wirtschaftswege östlich Laerer Werseufer weiterhin an die Wolbecker Straße anzubinden, um die Funktionalität der Verkehrsabwicklung von heutigen und künftigen Nutzungen zu gewährleisten, die auszubauenden Erholungsfunktionen zu wahren und die Erschließbarkeit und Erreichbarkeit von Nutzungen in diesem Stadtraum gegenüber dem Planfeststellungsentwurf verträglich aufrechtzuerhalten. Für die Erreichbarkeit einer besten Lösung steht die Stadt zu Abstimmungsgesprächen zur Verfügung.

## **Amt für Mobilität und Tiefbau**

U 5\_Lagepläne:

Allgemein:

- Der Mittelstreifen ist im Bereich von Grundstückzufahrten durchgezogen. In diesen Bereichen müsste jedoch eine gestrichelte Linie vorhanden sein.
- Der kombinierte Geh- und Radweg ist entlang der gesamten Planung wie ein Radweg schraffiert. Hier sollte eine andere Schraffur angewendet werden.
- Realisierung von möglichst 3 Meter Breite für den gemeinsamen Geh-/Radweg. Das ist die Zielbreite für Basisrouten laut Fahrradnetz 2.0. Das Land NRW erkennt die hervorgehobene Bedeutung der Achse in der Potentialanalyse für Radvorrangverbindungen und hat die L793 in seinen Initialvorschlag für das Randvorrangnetz ([\\ads.stadt-muenster.de\DS\0000\D66\66\\_5\ - TeamRadverkehr\Netzplanung\Radvorrangrouten NRW](https://ads.stadt-muenster.de/DS/0000/D66/66_5\ - TeamRadverkehr\Netzplanung\Radvorrangrouten NRW)) aufgenommen.
- Die Straßenabläufe im Bereich der Fahrbahn, welche in dieser Planung als Rinnenabläufe dargestellt sind, sollten als Seitenabläufe ausgeführt werden.
- Im Bereich der Bushaltestellen sind im Lageplan die Borde als Hochborde mit einer Auftrittshöhe von +18 cm angegeben. Im Ausbauquerschnitt A-A ist diese jedoch als Niederflurbus-Bordsteine mit einer Auftrittshöhe von +16 cm eingetragen.
- Da die Busbuchten nicht bemaßt sind, gehen wir davon aus, dass diese nach aktuellen Richtlinien geplant wurde.
- Es sollten Detailpläne von den Querungsstellen erstellt werden. Dadurch könnten die Maststandorte besser dargestellt werden.
- Sind an allen LSA Blindensignalgeber vorgesehen?
- Aus unserer Sicht wäre es von Vorteil, wenn an den Querungsstellen anstatt von Rollborden im Bereich des Radweges zwei Reihen 16/16/14 cm Betonrinnensteine eingeplant würden. Dies führt zu einer Komfortsteigerung für den Radverkehr.

- Bei allen Grundstückszufahrten sind gestrichelte Markierungen an dem Geh- und Radweg erforderlich. Diese Markierung ist zum Teil nur einseitig oder gar nicht vorhanden.
- Entlang des Geh- und Radwegs sollten links und rechts Begrenzungslinien markiert werden.
- Aus unserer Sicht wäre es sinnvoll, wenn rote Furtmarkierungen mit Piktogrammen an den Überquerungsstellen eingeplant werden.
- Es ist zu überlegen, ob alle Haltestellen besser als Monodur-Haltestelle ausgeführt werden können. Dies würde zu weniger Unterhaltung führen.
- Der Komfort für Radler sollte erhöht werden. Es fehlen vorgelagerte separate Anforderungstaster für Radfahrer an beiden LSA - alle Richtungen betreffend. Geplant ist bisher, dass Radfahrer immer bis zum Hauptmast fahren.
- Separate Radsignale wären ebenfalls eine Verbesserung für den Radverkehr.
- Die Eckradien an den Radfahrerfurten sollten vergrößert bzw. an die Fahrdynamik angepasst werden.

#### Lageplan Bl. 1:

- An der nördlichen Bushaltestelle sollten ebenfalls, wie an der südlichen Bushaltestelle, Fahrradanhängerbühel eingeplant werden.
- Ggf. eine Verschwenkung des Geh-/Radwegs hinter die Wartehalle prüfen, sodass Fahrgäste nicht den Geh-/Radweg queren müssen und mehr Aufstellfläche zur Verfügung steht.
- Im Bereich des Knotenpunktes der L 793 mit dem Laerer Werseufer ist nur an einzelnen Querungsstellen ein vollständiges Blindenleitsystem eingeplant worden. Die Kreuzung sollte vollumfänglich barrierefrei hergestellt werden.
- Ggf. leichtes Anschragen der Furten über die L793 im Bereich des signalisierten Knotens Laerer Werseufer prüfen, um den Fahrkomfort für Radfahrende, die hier zwingend queren müssen, zu erhöhen. Zu überlegen wäre auch die Freigabe der südlichen und westlichen Furt im Zweirichtungsverkehr, da im Ast „Werswinkel“ vermutlich nur selten KFZ-Grün angefordert wird und Radfahrenden bei der Fahrvariante das Queren über zwei Furten erleichtert wird (Abwägung Verkehrssicherheit).
- Bei dem Querneigungskeil der südlichen Busbucht fehlt das Gefälle.
- Die Richtungspfeile in der stadtauswärtigen Fahrbahn fehlen.
- Die Schleppkurve Lastzug in die Straße Laerer Werseufer liegt in der Busspur. Diese gehört in die Geradeaus-/Rechtsabbiegerspur.
- Lfd. Nr. 2: Anbindung über die zwei schwarzen Kästchen (Schleifen für die Signaltechnik) hinaus gem. Standard der Stadt Münster befestigen. Durchlässe (Verrohrungen) bitte im Vorfeld untersuchen und ggf. komplett erneuern. Hydraulische Leistungsfähigkeit nachweisen.

- Lfd. Nr. 4: Durchlässe (Verrohrungen) bitte im Vorfeld untersuchen und ggf. komplett erneuern. Hydraulische Leistungsfähigkeit nachweisen. Im Plan sind zwei unterschiedliche Durchmesser angegeben; die Zuordnung schwierig.
- Lfd. Nr. 8: Durchlässe (Verrohrungen) bitte im Vorfeld untersuchen und ggf. komplett erneuern. Hydraulische Leistungsfähigkeit nachweisen; Unterhaltung Straße NRW
- Lfd. Nr. 9: Durchlässe (Verrohrungen) bitte im Vorfeld untersuchen und ggf. komplett erneuern. Hydraulische Leistungsfähigkeit nachweisen; Unterhaltung Straße NRW
- Lfd. Nr. 403: Längsentwässerung, Hydraulische Leistungsfähigkeit nachweisen; Unterhaltung der Leitung Straßen NRW.

#### Lageplan Bl. 2:

- In Münster sollen keine Poller im Bereich von Radwegen mehr verbaut werden. Dies sollte auch für den auf diesem Plan dargestellten Querungsbereich geprüft werden.
- Lfd. Nr. 10: Durchlässe (Verrohrungen) bitte im Vorfeld untersuchen und ggf. komplett erneuern. Hydraulische Leistungsfähigkeit nachweisen; Unterhaltung Straße NRW
- Lfd. Nr. 11: Durchlässe (Verrohrungen) bitte im Vorfeld untersuchen und ggf. komplett erneuern. Hydraulische Leistungsfähigkeit nachweisen; Unterhaltung Straße NRW
- Lfd. Nr. 12: Durchlässe (Verrohrungen) bitte im Vorfeld untersuchen und ggf. komplett erneuern. Hydraulische Leistungsfähigkeit nachweisen; Unterhaltung Straße NRW
- Lfd. Nr. 14: Prüfung ob ausschließlich öffentliche Wirtschaftswege für die Erschließung genutzt werden; Stichwort Interessentenwege. Es sollte geprüft werden, ob eine Wendemöglichkeit notwendig ist.
- Lfd. Nr. 16: Durchlässe (Verrohrungen), Hydraulische Leistungsfähigkeit nachweisen. Die Anbindung Hofkamp gem. Standard der Stadt Münster befestigen.

#### Lageplan Bl. 3:

- Lfd. Nr. 17: Die Unterhaltung des Durchlasses liegt bei Straßen NRW.
- Lfd. Nr. 18: Die Unterhaltung des Durchlasses liegt bei Straßen NRW.
- Lfd. Nr. 20: Prüfung ob ausschließlich öffentliche Wirtschaftswege für die Erschließung genutzt werden; Stichwort Interessentenwege. Es sollte geprüft werden, ob eine Wendemöglichkeit notwendig ist.
- Lfd. Nr. 21: Prüfung ob ausschließlich öffentliche Wirtschaftswege für die Erschließung genutzt werden, Stichwort Interessentenwege. Es sollte geprüft werden, ob eine Wendemöglichkeit notwendig ist.

Lageplan Bl. 4:

- Lfd. Nr. 411: zeigt anstatt auf einen Graben auf den Geh- und Radweg.
- Die Überquerungsstelle im östlichen Planbereich sollte barrierefrei gestaltet werden.
- An beiden Bushaltestellen auf diesem Lageplan fehlen Maßnahmen zur Orientierung blinder und sehbehinderter Menschen. Dies sollte nachgebessert werden.
- Bewohner:innen der nördlich der Fahrbahn gelegenen Hofstelle sollten den Geh-/Radweg mit dem Rad gut erreichen können. Hier sollte eine direkte Zuwegung zu dem Geh-/Radweg in der Flucht der Verkehrsinsel geprüft werden.
- Lfd. Nr. 23: Die Anbindung gem. Standard der Stadt Münster befestigen.
- Lfd. Nr. 24: Die Unterhaltung des Durchlasses liegt bei Straßen NRW.
- Lfd. Nr. 26: Die Unterhaltung des Durchlasses liegt bei Straßen NRW.
- Lfd. Nr. 27: Die Unterhaltung der Verrohrungen liegt bei Straßen NRW.

U 6\_Höhenpläne:

Höhenplan Bl. 1:

- Bei dem geplanten Ablauf zwischen Station 340.00 und 350.00 überlagern sich zwei Texte.

U 14\_Ausbauquerschnitte:

Ausbauquerschnitt B-B\_Bl. 2:

- Das mit 50 cm Breite dargestellte Bankett auf der rechten Seite (zwischen Graben und Geh- und Radweg) sieht im Vergleich mit dem Lageplan sehr schmal aus. Dies sollte noch einmal geprüft werden.

Seitens der Stadtentwässerung gibt es den Hinweis, dass die Arbeiten dem Betrieb angezeigt werden müssen.

## **Ordnungsamt**

Der gemeinsame Gegenrichtungsradschwergang ist durchgängig in einer Ausbaubreite von 2,5 m geplant.

Diese Ausbaubreite ist nicht Stand der Technik. Nach der ERA 2010 (2.2.1) sollen einseitige Zweirichtungsradschwergänge in 3,0 m Breite installiert werden. Hier handelt es sich um einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Auch unter Berücksichtigung des gegebenen Radverkehrsanteils sollte hier ein Ausbaubreite von mindestens 3,0 m erreicht werden.

Im Lageplan 2 ist zu erkennen, dass der gemeinsame Geh- und Radweg sehr weit von der Fahrbahn abgesetzt ist. Unter Hinweis auf die VvV StVO zu § 9 Abs. 2 StVO weise ich darauf hin, dass bei erheblich abgesetzten Radwegen im Zuge von Vorfahrtstraßen (mehr als ca. 5 m) Radwegefurten nicht markiert werden dürfen.

Hier scheint der Radweg deutlich weiter, als 5 m abgesetzt.

## **Stadtplanungsamt**

Zu der vorgelegten Planung werden weder Bedenken noch Anregungen vorgetragen.

### Abteilung 61.2: Vorbereitende Planung, Stadterneuerung

Der Planbereich ist im wirksamen FNP als „sonstige überörtliche oder örtliche Hauptverkehrsstraße“ dargestellt. An den überwiegenden Teil des Plangebiets grenzen „Flächen für Landwirtschaft“ – zum großen Teil mit „besonderer Bedeutung für die Landwirtschaft“ – sowie „Flächen für vorwiegend lineare und punktuelle Maßnahmen“ zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft. Hinzu kommt die nachrichtliche Übernahme eines Landschaftsschutzgebietes (Werse-Ems-Niederung, Kreuzbach, Angel und Wolbecker Tiergarten) im Südwesten. Im Nordosten sowie im Südwesten werden die Flächen angrenzend zusätzlich mit einer Altlasten-/ Verdachtsfläche > 1 ha gekennzeichnet. Im Nordwesten grenzen zudem ein Sondergebiet „Camping“ (SO Camp) sowie z.T. eine „Grünfläche mit der Zweckbestimmung Freibad“.

Im Kontext des IFM-Entwurfs liegen keine Siedlungsflächen(-potenziale) oder Flächen(-potenziale) für erneuerbare Energien in dem Planbereich. Außerhalb des Planbereichs schließen sich im IFM-Entwurf im Südosten eine Gewerbliche IFM-Potenzialfläche (Wolbeck – Nördlich Gewerbegebiet) sowie im Nordosten Potenzialbereiche für Freiflächen-Solaranlagen im Umfeld von bestehenden Windenergiestandorten an. Im Hinblick auf die Freiraumentwicklung liegen im IFM-Entwurf keine Leitprojekte im oder am Plangebiet, jedoch weist der Bereich eine großräumige Freiraumvernetzung zweier Hauptgrünzüge auf und liegt innerhalb des 2.Grünrings.

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen im Rahmen der Ersatzmaßnahmen liegen nicht innerhalb des Stadtgebiets der Stadt Münster.

### Abteilung 61.3: Bebauungsplanung, Städtebau

Geplant wird eine Neustrukturierung und geringfügige Erweiterung der Münsterstraße (L793) im Bereich zwischen den Einmündungen Laerer Werseufer und Alter Mühlenweg.

Bei dem Vorhabenbereich handelt es sich um einen planungsrechtlichen Außenbereich gem. § 35 BauGB – lediglich für ein Teilstück des Vorhabenbereichs - an der Einmündung Laerer Werseufer - sichern die Bebauungspläne 316 „Campingplatz Stapelskotten (Laerer Werseufer)“ und 371 „Münsterstraße / Auf der Laer (Freizeiteinrichtungen südlich des Campingplatzes Stapelskotten) die Nutzung des Campingplatzes Stapelskotten.

## **Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit**

### Untere Naturschutzbehörde

#### Landschaftsplanung

Die Planabschnitte liegen südlich des Campingplatzes teilweise (südlich des derzeitigen Straßenverlaufs), östlich des Campingplatzes gänzlich im Landschaftsplan 1 „Werse“. Dieser setzt hier das Entwicklungsziel „Anreicherung einer im ganzen erhaltenswürdigen Landschaft mit gliedernden und belebenden Elementen“ fest.

Südlich des Campingplatzes wird jenseits des derzeitigen Straßenverlaufs mit den geplanten Baumaßnahmen teilweise in das Landschaftsschutzgebiet „Werse-Ems-Niederung, Kreuzbach, Angel und Wolbecker Tiergarten“ eingegriffen – beispielsweise im Bereich der geplanten Fahrradanhängerbügel (Blatt 1) oder des Radweges (Blatt 2). Grundsätzlich verboten im vorgenannten LSG sind hier unter anderem die Errichtung von Verkehrsanlagen, Straßen oder Wegen sowie die Veränderung der Bodengestalt.

Darüber hinaus setzt der Landschaftsplan im Planungsraum etliche Anpflanzungen fest, die dem Schutzzweck des LSG bzw. der Umsetzung des Entwicklungsziels dienen.

- Ein Teil davon wird durch geplante Gestaltungsmaßnahmen angemessen (Bsp. 1-5.1.65 Anpflanzung einer Baumreihe), teils auch in leicht abgeänderter Form aufgegriffen (Bsp. 1-5.1.68 Anpflanzung einer Hecke mit zu entwickelnden Überhältern > G1 Baumreihe und S1 Schutz der bestehenden Hecke). Hierzu bestehen keine Bedenken.
- Teils sind die Festsetzungen durch die Planung nicht direkt betroffen (Bsp. 1-5.1.69 Anpflanzung einer Baumreihe und 1-5.1.91 Anpflanzung von Ufergehölzen). Hinweis: diese Maßnahmen könnten ergänzt werden.
- Anstelle der Festsetzung 1-5.1.72 (Anpflanzung einer Baumreihe von der Zufahrt der Gaststätte „Rusticus“ bis zur Zuwegung zum Gehöft „Thöben“) ist mit den Gestaltungsmaßnahmen G2 Hecke/Gebüsch im Wechsel mit G4 Landschaftsrasen (Blatt 3 + 4) eine abweichende Entwicklung auf einer Länge von über 400 m vorgesehen. Die Gründe für die hier lediglich lückenhafte Gehölzpflanzung sind von hieraus nicht nachvollziehbar. Weder ist eine Baumreihe, noch sind Überhälter vorgesehen. Eine Anpassung / Ergänzung der Gestaltungsmaßnahmen ist zu prüfen.

#### Eingriffsregelung

Da im unmittelbaren Umfeld des Eingriffes keine geeigneten Ausgleichsflächen zur Verfügung stehen, wird das Defizit von 49.962 ÖWP auf einer bereits hergestellten Ökokontofläche in Havixbeck ausgeglichen. Durch die Aufwertung von Acker zu Extensivgrünland und der Anlage einer Streuobstwiese werden 50.000 ÖWP generiert, welche das Defizit ausgleichen. Das Ökokonto Kückmann liegt wie der Eingriffsbereich im Kompensationsraum K01 „Münsterländisches Tiefland und Westfälisches Tiefland“. Die Standortbedingungen sind hier ähnlich wie im Bereich des Eingriffes, was gute Voraussetzung für die Entwicklung von gleichartigen Biotopstrukturen bietet. Daher kann der Ausgleich hier trotz der Entfernung zum Eingriffsort akzeptiert werden.

Dadurch, dass das Ökokonto Kückmann beim Kreis Coesfeld genehmigt und geführt wird, hat die Untere Naturschutzbehörde der Stadt Münster keine Einsicht. Die grundbuchliche Sicherung ist daher als Beweis für den erbrachten Ausgleich bei der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Münster vorzulegen.

#### Artenschutz

Im Zuge des Landschaftspflegerischen Begleitplans wurde eine Artenschutzprüfung (ASP I) vorgenommen. Die sich daraus ergebenden artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (Bauzeitenregelungen) sind zu beachten.

Im Rahmen der ASP I kann eine etwaige Betroffenheit von gebäudebewohnenden Fledermäusen und Vögeln nicht ausgeschlossen werden. Vor der Baufeldfreimachung auf dem Grundstück Münsterstraße 173 sind die Gebäude und der Baumbestand im angrenzenden Garten) durch eine Umweltbaubegleitung (UBB) auf das Vorhandensein planungsrelevanter Arten zu überprüfen.

Die NABU-Naturschutzstation erhebt im Rahmen eines Projektes der Stadt Münster jährlich Daten zum Kiebitz. Die aktuellen Daten für den Planbereich für das Jahr 2024 sind bei der NABU-Naturschutzstation einzuholen. Sollte sich eine Betroffenheit ergeben, so ist für den Kiebitz eine Artenschutzprüfung durchzuführen.

#### Untere Immissionsschutzbehörde

##### Luft

Keine Bedenken.

Das Luftschadstoffgutachten weist rechnerische Luftverunreinigungen durch die Planung auf, die deutlich unter den Grenzwerten nach 39. BImSchV für Stickstoffdioxid und PM10 liegen.

##### Lärm

Das Lärmgutachten weist an drei Wohngebäuden eine maßnahmenbedingte rechnerische Lärmpegelerhöhung um 0,3 dB(A) auf. Durch die bereits vorhandenen Lärmpegel von 70/ 60 dB(A) Tag/ Nacht führt diese Erhöhung zu einem Schutzanspruch auf Lärmvorsorge nach 16.BImSchV dem Grunde nach, die durch passive Schallschutzmaßnahmen befriedet werden sollen.

Aktiver Schallschutz durch einen Schallschirm wird ausgeschlossen, es wäre zu prüfen, ob durch die Wahl eines akustisch günstigeren Fahrbahnbelages (derzeit ist eine -2 dB(A)-Deckschicht vorgesehen) der Anspruch auf Lärmvorsorge genüge getan werden kann.

#### Untere Bodenschutzbehörde / Abfallwirtschaftsbehörde

Keine Bedenken.

## Untere Wasserbehörde / Gewässerbenutzungen / Anlagen an Gewässern

### Oberflächengewässer

Gegen die Planungen bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Die Stellungnahme enthält Auflagen und Hinweise die für eine gewässerverträgliche Ausführung der Baumaßnahme beachtet werden sollten.

### Einleitungsmenge

In den offenen Ableitungsgräben mit Querriegeln wird die Einleitungsmenge in die Oberflächengewässer durch die Förderung einer Verdunstung sowie ungezielten Versickerung reduziert. Zur gezielten Rückhaltung vor Einleitung werden in zwei Teilabschnitten der Ableitungsgräben Drosselbauwerke errichtet. Die Einleitungsmengen gemäß Antrag sind als gewässerverträglich für die Werra sowie das Gewässer 329142 einzustufen.

### Einleitungsqualität

Die Niederschlagswasserbehandlung der Münsterstraße (~17.000 DTV) vor Einleitung in die Fließgewässer erfolgt im Regelfall über die belebte Bodenzone der Böschungen sowie der Ableitungsgräben. Dieser Effekt wird durch Querriegel in den Gräben, die zu einer erhöhten Aufenthaltsdauer führen, verstärkt.

Im Bereich des Einzugsgebietes 1 gibt es einen längeren Abschnitt in dem das Niederschlagswasser nicht über einen offenen Ableitungsgraben mit belebter Bodenzone, sondern geschlossen über eine Rohrleitung gefasst wird. Daher ist eine ergänzende Behandlung des Niederschlagswassers erforderlich. Da die REWS gemäß Antragsunterlagen ein Regenklärbecken vorsieht, wird aufgrund der geringen Größe des Teileinzugsgebietes alternativ eine dezentrale Behandlungsanlage als ausreichend angesehen.

### Auflage:

1. Bei der Dimensionierung der dezentralen Behandlungsanlage ist gemäß Angaben des LANUV eine Oberflächenbeschickung von maximal 4 m/h bzw. falls vorhanden ein Mindestrückhalt von 80% Milisil W4 im Labortest einzuhalten.

### Hinweis:

1. Bei den Intervallen für Sichtkontrollen sowie Wartungen der dezentralen Behandlungsanlage sollten die Vorgaben des Herstellers sowie Erfahrungswerte während des Betriebs einbezogen werden. Der Wartung kommt bei dezentralen Anlagen eine besondere Bedeutung zu, um die Funktionsfähigkeit sicherzustellen und eine Remobilisierung von abgesetzten Stoffen zu verhindern.

### Anlagen am Gewässer

Gemäß Antragsunterlagen ist eine Verlängerung des Durchlasses des Gewässers 329142 um 2 Meter erforderlich. Wie in der Abbildung unten erkennbar, trifft unmittelbar vor der vorhandenen Verrohrung das von Osten kommende Gewässer 329142 auf das von Norden kommenden Nebengewässer 3291428 und fließt dann nach Süden unterhalb der L 793 hindurch.



Verlauf des Gewässers 329142 von Osten kommend und dann nach Süden abknickend unter der L793

#### Auflage

1. Bei einer Verlängerung des Durchlasses bei Bau-km 1+732 um ca. 2m muss der Verlauf des Gewässers 329142 weiterhin funktionsgleich über den Durchlass entwässern können um die Vorflut sicherzustellen. Abstimmungen bezüglich der Ausführung können mit Herrn Bröcker (broecker@stadt-muenster.de, 0251/492-6788) erfolgen.

#### Grundwasser

Seitens der Unteren Wasserbehörde bestehen gegen die Errichtung der zwei geplanten Versickerungsmulden keine Bedenken.

#### Feuerwehr Münster

Die Planungen selbst werden begrüßt und es bestehen keine Bedenken.

Im Zuge der Bauausführung ist jedoch zwingend zu beachten, dass der Verkehrsfluss auf der Wolbecker Straße in beiden Fahrtrichtungen möglichst uneingeschränkt aufrechterhalten wird. Die Wolbecker Straße ist eine sehr wichtige Verbindungsachse in die Peripherie der Stadt Münster, konkret zum Stadtteil Wolbeck. Um die Schutzziele sowohl des Brandschutzes als auch des Rettungsdienstes mit einem noch akzeptablen Erreichungsgrad sicherstellen zu können, ist die Nutzbarkeit dieser Achse unumgänglich. Durch den in Wolbeck stationierten Rettungswagen wird z.B. die Fläche bis zur Umgebungsbahn abgedeckt. Die Ausführung der Bauarbeiten ist zwingend frühzeitig vor Beginn der Baumaßnahme mit der Feuerwehr Münster abzustimmen! Eine mögliche Bauausführung unter Vollsperrung bzw. nur Einrichtungsverkehr unabhängig der Richtung wird nicht zugestimmt.

Für eventuelle Fragen steht Ihnen bei der Verwaltung vom Amt für Mobilität und Tiefbau Herr Kuhn, Tel. 0251/492-6594 zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

gez.

Markus Lewe  
Oberbürgermeister