

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

Hier: Beschlussvorschläge zu den Stellungnahmen aus der erneuten Offenlegung des Bebauungsplanentwurfs im Rahmen des ergänzenden Verfahrens im Sinne von § 214 (4) BauGB

1. Über die vorliegenden Stellungnahmen zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 533: Wolbeck – Eschstraße (zwischen Silberbrink und Ortsumgehung) wird wie folgt Beschluss gefasst:
 - 1.1 Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander wird den nachfolgenden Anregungen zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 533 nicht gefolgt:
 - 1.1.1 Der Ansicht, dass keine sachgerechte Verkehrsprognose vorliege (Anlage 4, Punkt 2.1.1).
 - 1.1.2 Der Auffassung, die Tagesbelastung auf der Eschstraße sei nicht sachgerecht ermittelt worden (Anlage 4, Punkt 2.1.2).
 - 1.1.3 Der Auffassung, die Stärke des Verkehrsstroms Eschstraße – Umgehungsstraße Nord sei nicht plausibel (Anlage 4, Punkt 2.1.3).
 - 1.1.4 Dem Zweifel an der Höhe der Verkehrsbelastungen auf den einzelnen Abschnitten der Eschstraße im Planfall „Anbindung der Eschstraße“ (Anlage 4, Punkt 2.1.4).
 - 1.1.5 Der Ansicht, die Stärke des Verkehrsstroms Telgter Straße – Am Borggarten – Eschstraße – Umgehungsstraße sei nicht richtig ermittelt worden (Anlage 4, Punkt 2.1.5).
 - 1.1.6 Der Auffassung, dass die Verkehre aus Osten nicht hinreichend ermittelt wurden (Anlage 4, Punkt 2.1.6).
 - 1.1.7 Der Ansicht, die Höhe der Verkehrsbelastung auf der Straße Am Steintor südlich der Hiltruper Straße im Planfall „Keine Anbindung der Eschstraße“ sei nicht richtig ermittelt worden (Anlage 4, Punkt 2.1.7).
 - 1.1.8 Dem Zweifel an der Richtigkeit der ermittelten Verkehrsstärke für die Zumbuschstraße im Planfall „Keine Anbindung der Eschstraße“ (Anlage 4, Punkt 2.1.8).
 - 1.1.9 Der Ansicht, die Höhe der Verkehrsbelastung auf der Straße Am Berler Kamp im Planfall „Keine Anbindung der Eschstraße“ sei nicht richtig ermittelt worden (Anlage 4, Punkt 2.1.9).
 - 1.1.10 Dem Zweifel an der Richtigkeit der Höhe des Lkw-Anteils auf der Eschstraße im Planfall „Anbindung der Eschstraße“ (Anlage 4, Punkte 2.1.10 und 2.1.11).
 - 1.1.11 Der Ansicht, die Entlastungswirkung im Ortskern sei nicht so hoch wie prognostiziert (Anlage 4, Punkt 2.1.12).

- 1.1.12 Der Auffassung, das verwendete Abwägungsmaterial sei überholt (Anlage 4, Punkt 2.1.13).
- 1.1.13 Der Auffassung, dass der Planfall „Anbindung Wolbecker Windmühle“ nicht hinreichend geprüft wurde (Anlage 4, Punkt 2.1.14).
- 1.1.14 Der Auffassung, dass die Eschstraße für den innerörtlichen Verkehr aufgrund der Länge des Verkehrsweges keine Alternative darstellt (Anlage 4, Punkt 2.1.15).
- 1.1.15 Der Auffassung, dass im Vorfeld keine spezifizierten Verkehrserhebungen nach Ziel-, Quell- und Binnenverkehr durchgeführt wurden (Anlage 4, Punkt 2.1.16).
- 1.1.16 Der Auffassung, dass für die Umsetzung des städtebaulichen Entwicklungskonzepts ein Ausbau der Eschstraße nicht erforderlich sei (Anlage 4, Punkt 2.1.17).
- 1.1.17 Der Beanstandung, dass keine alternativen Streckenverläufe untersucht wurden (Anlage 4, Punkt 2.1.18).
- 1.1.18 Der Beanstandung, dass keine aktuellen Verkehrszählungen zugrunde gelegt wurden (Anlage 4, Punkt 2.1.19).
- 1.1.19 Der Beanstandung, dass der Unterschied zwischen den Verkehrsbelastungen der Planfeststellung und der Verwaltungsvorlage V/0986/2003 mehr als 50% beträgt und daher die Verkehrswerte widersprüchlich sind (Anlage 4, Punkt 2.1.20).
- 1.1.20 Der Auffassung, dass der Ausbau der Eschstraße keine wesentliche Entlastung des Ortskerns bringe (Anlage 4, Punkt 2.1.21).
- 1.1.21 Dem Vorschlag, anstelle der Eschstraße die Straße Wolbecker Windmühle an die Eschstraße anzubinden (Anlage 4, Punkt 2.1.22).
- 1.1.22 Der Beanstandung, dass keine Alternativlösungen ohne Ausbau der Eschstraße untersucht wurden (Anlage 4, Punkt 2.1.23).
- 1.1.23 Der Befürchtung dass ein Ausbau der Eschstraße Verkehrsströme von Hiltrup nach Telgte anziehe (Anlage 4, Punkt 2.1.24).
- 1.1.24 Der Befürchtung, dass durch den Ausbau der Eschstraße und durch die Anbindung an die Umgehungsstraße zusätzlicher regionaler und überregionaler Verkehr angezogen wird (Anlage 4, Punkt 2.1.25).
- 1.1.25 Der Auffassung, Anreize zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel zu schaffen (Anlage 4, Punkt 2.1.26).
- 1.1.26 Der Befürchtung, dass die Straße Am Borggarten durch den Ausbau der Eschstraße stärker belastet wird (Anlage 4, Punkt 2.1.27).
- 1.1.27 Der Befürchtung, dass Silberbrink und Lerschmehr als Zubringer zur Münsterstraße genutzt werden und dadurch ihren Charakter als Wohnstraßen verlieren (Anlage 4, Punkt 2.1.28).
- 1.1.28 Der Auffassung, dass die Eschstraße nicht zur Entlastung der Münsterstraße höher belastet werden kann (Anlage 4, Punkt 2.1.29).

- 1.1.29 Der Auffassung, dass die Verkehrsuntersuchung nicht nach Ziel-, Quell-, Binnen- und Durchgangsverkehr unterscheidet (Anlage 4, Punkt 2.1.30).
- 1.1.30 Der Beanstandung, dass im Planfall Anbindung Wolbecker Windmühle weder Methoden noch Ergebnisse in der Verkehrsuntersuchung offengelegt wurden (Anlage 4, Punkt 2.1.31).
- 1.1.31 Der Beanstandung, dass eine Begründung zur Aufstufung der Eschstraße zur Kreisstraße fehle (Anlage 4, Punkt 2.1.32).
- 1.1.32 Der Ansicht, dass durch den Ausbau der Eschstraße der überörtliche Verkehr aus Telgte und Everswinkel in den Ort geleitet wird und durch das hohe Verkehrsaufkommen Wolbeck zweigeteilt wird (Anlage 4, Punkt 2.1.33).
- 1.1.33 Der Auffassung, dass ohne einen kostspieligen Umbau des Knotenpunkts Münsterstraße / Am Borggarten / Eschstraße das zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht abgewickelt werden kann (Anlage 4, Punkt 2.1.34).
- 1.1.34 Der Auffassung, dass durch den Ausbau der Eschstraße ein kostspieliger Umbau des Knotenpunkts Telgter Straße / Am Borggarten / Zur Walbeke notwendig wird (Anlage 4, Punkt 2.1.35).
- 1.1.35 Der Auffassung, dass keine Prognosen darüber vorliegen, wie sich der Verkehr im Ortskern verändert, wenn die Eschstraße nicht gebaut wird (Anlage 4, Punkt 2.1.36).
- 1.1.36 Der Auffassung, dass es sich bei der Verkehrsuntersuchung Wolbeck um eine kleinräumige Verkehrsuntersuchung handelt, und das Verkehrssimulationsverfahren deshalb nicht eingesetzt werden kann (Anlage 4, Punkt 2.1.37).
- 1.1.37 Der Anregung, die Kampagne „Kopf an – Motor aus“ durchzuführen (Anlage 4, Punkt 2.2.1).
- 1.1.38 Der Anregung, die Haushaltsmittel anstelle für den Ausbau der Eschstraße für andere Maßnahmen zu verwenden (Anlage 4, Punkt 2.2.2).
- 1.1.39 Der Auffassung, die Haushaltsmittel anstelle für den Ausbau der Eschstraße für die Reparatur von Straßen zu verwenden (Anlage 4, Punkt 2.2.3).
- 1.1.40 Der Anregung, die Haushaltsmittel anstelle für den Ausbau der Eschstraße für die Beseitigung von Hochwasserschäden an Straßen und Gebäuden zu verwenden (Anlage 4, Punkt 2.2.4).
- 1.1.41 Der Anregung, die Haushaltsmittel anstelle für den Ausbau der Eschstraße für die Gestaltung des Ortskerns zu verwenden (Anlage 4, Punkt 2.2.5).
- 1.1.42 Der Auffassung, der Sparvorschlag aus dem Bürgerhaushalt sei ignoriert worden (Anlage 4, Punkt 2.2.6).
- 1.1.43 Der Anregung, dass kein Geld für die Eschstraße ausgegeben werden sollte (Anlage 4, Punkt 2.2.7).
- 1.1.44 Der Befürchtung, dass für den Rückbau der vorhandenen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erneut Anliegerbeiträge erhoben werden (Anlage 4, Punkt 2.2.8).

- 1.1.45 Der Beanstandung, dass sich die Kosten für den Ausbau der Eschstraße seit der ersten Planung von 1,2 Mio. € auf 3,0 Mio. € erhöht haben (Anlage 4, Punkt 2.2.9).
- 1.1.46 Der Auffassung, dass die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im ausgebauten Teilabschnitt der Eschstraße nicht beseitigt werden können, da diese von den Anliegern bezahlt wurden (Anlage 4, Punkt 2.2.10).
- 1.1.47 Der Auffassung, dass durch den Ausbau der Eschstraße ein Naherholungsgebiet / Landschaftsschutzgebiet unwiederbringlich zerstört wird und sich dadurch der Erholungs- und Freizeitwert verschlechtert (Anlage 4, Punkt 2.3.1).
- 1.1.48 Der Befürchtung, dass sich durch die Flächenversiegelung eine Verschärfung der Hochwassersituation ergibt (Anlage 4, Punkt 2.3.2).
- 1.1.49 Der Auffassung, dass durch den Ausbau der Eschstraße ein schutzwürdiger Plaggenesch zerstört wird und der Eingriff nicht ausgleichbar sei (Anlage 4, Punkt 2.3.3).
- 1.1.50 Der Ansicht, dass Lärm und Abgase das Landschaftsschutzgebiet belasten (Anlage 4, Punkt 2.3.4).
- 1.1.51 Der Befürchtung, dass durch eine Erhöhung von Lärm, Abgasen und Feinstaub eine Gesundheitsgefährdung und eine Minderung der Lebensqualität eintritt (Anlage 4, Punkt 2.3.5).
- 1.1.52 Der Auffassung, dass die Gärten an Erholungswert verlieren (Anlage 4, Punkt 2.3.6).
- 1.1.53 Der Ansicht, dass durch den Ausbau der Eschstraße die Feinstaubbelastung zunimmt und dies bei der Planung nicht berücksichtigt worden sei (Anlage 4, Punkt 2.3.7).
- 1.1.54 Der Auffassung, dass durch den Straßenausbau eine Gefährdung und Vertreibung von Tieren erfolgt (Anlage 4, Punkt 2.3.8).
- 1.1.55 Der Auffassung, dass der geplante Ausbau der Eschstraße den Zielsetzungen des Landschaftsschutzgebiets „Werse-Ems-Niederung, Kreuzbach, Angel und Wolbecker Tiergarten“ widerspricht (Anlage 4, Punkt 2.3.9).
- 1.1.56 Der Auffassung, dass durch die Planung die Zugänglichkeit des Friedhofs, insbesondere für ältere Menschen erschwert wird (Anlage 4, Punkt 2.4.1).
- 1.1.57 Der Ansicht, dass die Anzahl der Parkplätze nach Ausbau der Eschstraße nicht mehr ausreichend sei (Anlage 4, Punkt 2.4.2).
- 1.1.58 Der Auffassung, dass der Gehweg entlang der Eschstraße im Bereich des Friedhofs erhalten bleiben muss und eine Verlegung der Parkplätze an die Zufahrt zum Recyclinghof nicht sinnvoll ist (Anlage 4, Punkt 2.4.3).
- 1.1.59 Der Auffassung, dass durch den Ausbau der Eschstraße die Friedhofsruhe gestört wird (Anlage 4, Punkt 2.4.4).
- 1.1.60 Dem Vorschlag, als Ersatz für die entfallenden Parkplätze auf der Eschstraße und anstelle des geplanten Parkstreifens entlang des Weges zum Recyclinghof den vorhandenen Friedhofsparkplatz zu erweitern (Anlage 4, Punkt 2.4.5).

- 1.1.61 Der Befürchtung, dass der Ausbau der Eschstraße ein erhebliches Gefährdungspotential für den Schülerverkehr nach sich zieht (Anlage 4, Punkt 2.5.1).
- 1.1.62 Der Ansicht, dass sich beim Ausfahren aus den privaten Stichstraßen künftig Probleme ergeben (Anlage 4, Punkt 2.5.2).
- 1.1.63 Der Auffassung, dass der Ausbau der Eschstraße für zahlreiche Anwohner, Schüler und Radfahrer schwerwiegende Beeinträchtigungen und Gefährdungen beinhaltet (Anlage 4, Punkt 2.5.3).
- 1.1.64 Der Auffassung, dass der Ausbau der Eschstraße eine Gefahrenquelle für Friedhofsbesucher darstellt (Anlage 4, Punkt 2.5.4).
- 1.1.65 Der Auffassung, dass die geplante Geschwindigkeit von 50 km/h zu hoch ist und die Zahl von schwerverletzten und getöteten Menschen, insbesondere von Kindern ansteigen wird (Anlage 4, Punkt 2.5.5).
- 1.1.66 Der Befürchtung, dass durch den Ausbau der Eschstraße die Verkehrssituation insbesondere für Radfahrer unsicherer wird (Anlage 4, Punkt 2.5.6).
- 1.1.67 Der Ansicht, dass die Ampelanlage am Knotenpunkt Eschstraße / Umgehungsstraße für Radfahrer und Fußgänger ein Gefährdungspotential beinhaltet und deshalb durch einen Kreisverkehr ersetzt werden sollte (Anlage 4, Punkt 2.5.7).
- 1.1.68 Der Auffassung, dass als Querungshilfen für den Schülerverkehr ausschließlich Verkehrsinseln und keine Anforderungsampeln vorgesehen sind (Anlage 4, Punkt 2.5.8).
- 1.1.69 Der Ansicht, dass durch die Anhebung des Geschwindigkeitsniveaus ein sicheres Ausfahren aus den Grundstücksausfahrten nicht mehr möglich ist (Anlage 4, Punkt 2.5.9).
- 1.1.70 Der Ansicht, dass durch die Verkehrszunahme auf der Straße Am Borggarten das Überqueren der Straße insbesondere für Kinder und Senioren schwieriger wird und dadurch das Gefährdungspotential gesteigert wird (Anlage 4, Punkt 2.5.10).
- 1.1.71 Der Ansicht, dass aufgrund der starken Nutzung der Eschstraße durch Radfahrer, Fußgänger und Jogger ein einseitiger Geh- und Radweg im Bereich des Friedhofs unzureichend und konfliktträchtig ist (Anlage 4, Punkt 2.5.11).
- 1.1.72 Der Auffassung, dass die Eschstraße nicht zur Kreisstraße aufgestuft werden darf (Anlage 4, Punkt 2.6.1).
- 1.1.73 Der Anregung, die Tempo-30-Zone und die Rechts-vor-Links-Regelung beizubehalten (Anlage 4, Punkt 2.6.2).
- 1.1.74 Der Anregung, die Eschstraße für den Lkw-Verkehr zu sperren (Anlage 4, Punkt 2.6.3).
- 1.1.75 Der Anregung, neben der Eschstraße auch die Straße Am Berler Kamp für den Lkw-Verkehr zu sperren, da die Gewerbeflächen auch über die gut ausgebaute Hiltruper Straße erreicht werden können (Anlage 4, Punkt 2.6.4).
- 1.1.76 Der Auffassung, dass die geplanten Lärmschutzwände die Landschaft verschandeln (Anlage 4, Punkt 2.7.1).

- 1.1.77 Der Auffassung, dass die geplanten Lärmschutzwände die Gärten verschatten (Anlage 4, Punkt 2.7.2).
- 1.1.78 Dem Einwand eines Eingebers, dass im Bereich seines Hauses am Tönne-Vormann-Weg die Lärmschutzwand nur in 2,50 m Höhe geplant ist, während in anderen Bereichen 3,50 m Höhe vorgesehen sind (Anlage 4, Punkt 2.7.3).
- 1.1.79 Der Meinung, dass die geplanten Lärmschutzmaßnahmen für die Schlafräume im Dachgeschoss für die Anwohner am Silberbrink nicht ausreichend sind (Anlage 4, Punkt 2.7.4).
- 1.1.80 Der Befürchtung, dass durch die geplanten Lärmschutzwände Rettungs- und Fluchtwege versperrt werden (Anlage 4, Punkt 2.7.5).
- 1.1.81 Der Auffassung, dass die geplanten Lärmschutzwände die Belichtung der Wohnräume negativ beeinflussen (Anlage 4, Punkt 2.7.6).
- 1.1.82 Dem Einwand, dass am Haus Silberbrink 7 höhere Immissionswerte zu erwarten sind (Anlage 4, Punkt 2.7.7).
- 1.1.83 Der Ansicht, dass sich durch die Anhebung der Geschwindigkeit und durch die Zunahme des Pkw- und Lkw-Verkehrs die Lärmbelastung drastisch verschärfen wird (Anlage 4, Punkt 2.7.8).
- 1.1.84 Dem Einwand, dass zwischen Silberbrink und Münsterstraße kein Lärmschutz vorgesehen ist (Anlage 4, Punkt 2.7.9).
- 1.1.85 Dem Einwand, dass in der Schalltechnischen Untersuchung die Radfahrer- und Fußgänger-LSA in Höhe des Friedhofs nicht berücksichtigt wurde (Anlage 4, Punkt 2.7.10).
- 1.1.86 Der Ansicht, dass durch den Ausbau der Eschstraße das Eigenheim bzw. das Grundstück einen Wertverlust erfahren (Anlage 4, Punkt 2.8.2).
- 1.1.87 Der Auffassung, dass durch den Ausbau der Eschstraße mehr Bürger negativ betroffen seien, als in der jetzigen Ortsdurchfahrt (Anlage 4, Punkt 2.8.3).
- 1.1.88 Dem Einwand, dass die verkehrsplanerisch beabsichtigte Umgestaltung der Eschstraße zwischen Münsterstraße und Silberbrink nicht im Bebauungsplan Nr. 533 dargelegt wurde (Anlage 4, Punkt 2.8.4).
- 1.1.89 Der Auffassung, der geplante Ausbau der Eschstraße sei überdimensioniert (Anlage 4, Punkt 2.8.5).
- 1.1.90 Dem Einwand, dass der Bebauungsplan keine Maßnahmen zur Unterbindung des regionalen und überregionalen Verkehrs auf der Eschstraße enthält (Anlage 4, Punkt 2.8.7).
- 1.1.91 Der Auffassung, dass durch den Ausbau der Eschstraße der Ort zweigeteilt wird (Anlage 4, Punkt 2.8.8).
- 1.1.92 Dem Einwand, dass durch den Ausbau der Eschstraße und den damit verbundenen Anstieg der Verkehrsbelastung Schäden an den Gebäuden entstehen (Anlage 4, Punkt 2.8.9).

- 1.1.93 Dem Einwand, dass Bürger im Bereich Goldbrink, Silberbrink und Kupferbrink getäuscht wurden, da der geplante Straßenausbau nicht angekündigt wurde (Anlage 4, Punkt 2.8.10).
- 1.1.94 Dem Einwand, dass das Wohngebiet Tönne-Vormann-Weg künftig in Notfällen nur noch über den Tönne-Vormann-Weg erreichbar ist, da die Feuerwehrezufahrten von der Eschstraße aus entfallen (Anlage 4, Punkt 2.8.11).
- 1.1.95 Dem Vorschlag, die Lichtzeichenanlage am Knotenpunkt Eschstraße / Umgehungsstraße wieder abzubauen und stattdessen eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke im Zuge der Eschstraße zu bauen (Anlage 4, Punkt 2.8.12).
- 1.1.96 Der Ansicht, dass die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Abschnitt zwischen Münsterstraße und Silberbrink erhalten bleiben müssen (Anlage 4, Punkt 2.8.13).
- 1.1.97 Dem Vorschlag, die ehemalige städtische Fläche vor dem Haus Eschstraße 19 für die Anlage von Parkplätzen zurückzukaufen (Anlage 4, Punkt 2.8.14).
- 1.1.98 Der Anregung, die Eschstraße in einer geringeren Breite auszubauen (Anlage 4, Punkt 2.8.15).
- 1.1.99 Der Auffassung, dass ein Bebauungsplan für die Eschstraße im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB nicht erforderlich sei (Anlage 4, Punkt 2.9.1).
- 1.1.100 Der Auffassung, dass eine Vorgabe zum Ausbau der Eschstraße durch die geplante Ortsumgehung nicht gegeben ist (Anlage 4, Punkt 2.9.2).
- 1.1.101 Der Auffassung, dass der Bebauungsplan Nr. 533 keine eigene Verkehrsbedeutung hat und daher im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB nicht erforderlich ist (Anlage 4, Punkt 2.9.3).
- 1.1.102 Der Auffassung, dass der vordere Teil der Eschstraße in den Geltungsbereich des Bebauungsplans hätte einbezogen werden müssen (Anlage 4, Punkt 2.9.4).
- 1.1.103 Der Auffassung, dass die Planfeststellung zur Umgehungsstraße mit dem Ausbau der Eschstraße (ca. 150 m) ohne rechtliche Grundlage erfolgte, da der Bebauungsplan noch keine Rechtskraft erlangt hatte (Anlage 4, Punkt 2.9.5).
- 1.1.104 Der Auffassung, der Bebauungsplan sei abwägungsfehlerhaft, da keine Alternativen ohne Ausbau und Anbindung der Eschstraße geprüft wurden (Anlage 4, Punkt 2.9.6).
- 1.1.105 Der Auffassung, dass der Bebauungsplan solange zurückgestellt werden sollte, bis Erfahrungen über die Entlastungswirkung durch die Umgehungsstraße vorliegen (Anlage 4, Punkt 2.9.7).
- 1.1.106 Der Auffassung, dass vor der Entscheidung über den Ausbau der Eschstraße zunächst eine Entscheidung über ein Ortskernkonzept erfolgen muss (Anlage 4, Punkt 2.9.8).
- 1.1.107 Der Beanstandung, dass der Bebauungsplan nicht in der Bezirksverwaltung Südost angelegt wurde (Anlage 4, Punkt 2.9.9).

-
- 1.2 Den nachfolgenden Anregungen wird außerhalb des Verfahrens zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 533 gefolgt:
- 1.2.1 Den Anregungen, beim Ausbau der Eschstraße im Abschnitt zwischen Goldbrink und Silberbrink ein Kabelkanalrohr zu berücksichtigen und den Beginn der Baumaßnahme mindestens 3 Monate vor Beginn anzuzeigen (Anlage 4, Punkt 1.2.1).
- 1.2.2 Der Anregung der münsterNetz GmbH, bei den Tiefbauarbeiten sicherzustellen, dass keine negativen Auswirkungen auf die Versorgungsleitungen eintreten (Anlage 4, Punkt 1.3.1).