Absender:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Stadt Münster

Stadtplanungsamt

Stadthaus 3

Albersloher Weg 33

48155 Münster

## Hiermit erhebe ich folgende Einwendungen gegen die Änderung im B-Plan 591

Ein bestehendes Naherholungsgebiet wird unwiederbringlich zerstört.

* Ungestörtes Spazierengehen, Fahrradfahren, Skateboarde, … wird nicht mehr möglich sein
* Flora und Fauna werden erheblich beeinträchtigt

Der Ausbau zur Kreisstraße

* führt dazu, dass auf der gesamten Eschstraße das Tempolimit von 30 km/h entfällt; eine Limitierung auf 30 km/h ist für Kreisstraßen nicht möglich
* bringt einen Straßenquerschnitt von 6,50 Breite mit sich, der zum Schnellfahren auch jenseits 50 km/h innerorts und 70 bzw. 100 km/h außerorts einlädt
* lenkt LKW-Verkehr auf Eschstraße und Borggarten

Nicht nur die Eschstraße nimmt vermehrt Verkehr auf; gleiches gilt für die Straße am Borggarten und die Telgter Straße; auf allen genannten Straßen ist keine Tempobegrenzung auf 30 km/h vorgesehen, LKW können ungehindert fahren.

Durch die Erhöhung des Verkehrsaufkommens einschließlich LKW entstehen neue Gefahrenschwerpunkte bei der Straßenquerung für Fußgänger und Radfahrer:

* Auf Höhe der Einmündung in den Recyclinghof – hier soll es lediglich eine Querungshilfe geben
* An der Kreuzung Silberbrink / Eschstraße – hier soll es eine Ampel geben
* An der Kreuzung Eschstraße – Münsterstraße – Am Borggarten – hier soll die Ampelanlage zugunsten eines überfahrbaren Kreisverkehrs entfallen
* An der Querung Am Borggarten auf Höhe der "Bremer Stadtmusikanten" – hier gibt es derzeit lediglich eine Querungshilfe
* An der Kreuzung Am Borggarten / Bredewieske – hier gibt es derzeit überhaupt keine Querungshilfe
* An der Kreuzung Am Borggarten / Telgter Straße – hier gibt es derzeit lediglich Querungshilfen

Der Wegfall der Ampelanlage an der Kreuzung Eschstraße / Münsterstraße / Borggarten zugunsten eines überfahrbaren (!) Kreisels sorgt dafür, dass der Verkehr insbesondere auf der Münsterstraße dazu verleitet wird, den Kreisel zu überfahren und dabei das Tempo deutlich geringfügiger zu reduzieren, als das bei einem Kreisel, der nicht überfahren werden kann. Der Verkehr kommt obendrein nicht mehr temporär zum Stillstand, wie das bei der aktuellen Lösung mit Ampel der Fall ist.

Auch die Besucher der St. Antonius-Kapelle werden deutlich höherem Verkehrslärm ausgesetzt sein.

Die Friedhofsruhe wird empfindlich gestört; zur Einsegnungshalle hin gibt es keinen Lärmschutz

Die Umbaumaßnahmen rund um den Friedhof bringen erhebliche Nachteile mit sich:

* Der Friedhofseingang wird verlegt auf die Seite des Recyclinghofes; dadurch wird der Weg zur Einsegnungshalle erheblich verlängert; insbesondere für gehbehinderte Menschen wird das zu einem großen Problem
* Parkmöglichkeiten am Straßenrand entlang der Eschstraße entfallen, neuer Parkraum soll auf der Friedhofsseite hin zum Recyclinghof entstehen; auch hierdurch werden die Wege länger

Auf dem östlichen Teil der Eschstraße zwischen Einmündung Silberbrink und Kreuzung Münsterstraße

* werden verkehrsberuhigende Verbauungen entfallen.
* werden Alleebäume gefällt werden müssen.
* werden mindestens 3 Parkplätze entfallen; das Parken am Straßenrand wird deutlich erschwert, wenn in Teilen nicht sogar unmöglich werden
* wird die Ausfahrt aus den Stichstraßen / Hauseinfahrten auf die Eschstraße deutlich schwieriger und deutlich gefährlicher; es gibt zahlreiche Anlieger, die nur rückwärts in die Eschstraße einfahren können,

Auf dem gesamten Verlauf der Eschstraße ist kein aktiver Lärmschutz vorgesehen, d. h., es wird keine Lärmschutzmauern geben. Geplant ist lediglich "passiver Lärmschutz":

* den Anliegern, deren Grundstücke **direkt** an die Eschstraße grenzen, werden lediglich Lärmschutzfenster bezuschusst;
* die Anlieger, deren Grundstücke **nicht direkt** an die Eschstraße grenzen, kommen nicht in den Genuss solcher Zuschüsse;
* **alle** Anlieger sind beim Aufenthalt in ihren Gärten, Terrassen und Balkonen künftig dem zu erwartenden Verkehrslärm ungeschützt ausgesetzt

Wir finden keinen Hinweis darauf, dass der von der Stadt Münster ausgerufene Klimanotstand Einfluss auf die Verkehrsplanung zur Eschanbindung genommen hat.

Zur Verkehrszählung:

* Die Verkehrszahlen beruhen lediglich auf Hochrechnungen alter Verkehrszählungen aus dem Jahr 2010.
* Nach der Eröffnung der Umgehungsstraße hätte eine vollständige Verkehrszählung für ganz Wolbeck stattfinden müssen, die die neuen / geänderten Verkehrsflüsse empirisch belegt, anstatt einfach veraltete Verkehrszahlen hochzurechnen
* Es gibt keinen Hinweis darauf, dass die Entwicklung um die Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) Eingang in die Verkehrssimulationen genommen hat. Warum gibt es z. B. kein Verkehrsberechnungs-Szenario, das die Verkehrszahlen unter Einbeziehung der WLE berücksichtigt? Die Verkehrszahlen müssten doch in diesen Planspielen insgesamt zurückgehen.
* Es ist unter Fachleuten umstritten, Verkehrssimulationen in kleinräumigen Bereich anzuwenden, da sie im Gegenteil zum Fernbereich (z. B. bei der Planung von großräumigen Verkehrstrassen) zu viele Ungenauigkeiten aufweisen bzw. sehr stark von den Parametern abhängen, die der Planer eingibt; dadurch besteht hier die große Gefahr einer selbsterfüllenden Prophezeiung dessen, was der Planer erwartet.

*\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
Datum Unterschrift*