



Begründung

Bebauungsplan Nr. 19 A „Emsstraße / Bundesbahn“ 7. Änderung

Satzungsbeschluss

Im Auftrag der
Stadt Emsdetten
FD 61 Stadtentwicklung und Umwelt

Erstellt durch
TIMM & OSTENDORF
Architekten und Stadtplaner, Emsdetten

Inhaltsverzeichnis	Seite
Teil I	3
1. Anlass, Ziel und Zweck der Planung	3
2. Stadträumliche Lage, räumlicher Geltungsbereich	4
2.1. Stadträumliche Lage	4
2.2. Räumlicher Geltungsbereich	4
2.3. Gegenwärtige Situation im Plangebiet	4
3. Rechtlicher Planungsrahmen und Grundlagen	6
3.1. Flächennutzungsplan	6
3.2. Bestehendes Planungsrecht	6
4. Inhalt des Bebauungsplanes	7
4.1. Geplante Änderungen	7
4.2. Begründung der Änderungen	7
4.3. Voraussichtliche Folgen durch die Änderungen	7
4.3.1. Zu a)	7
4.3.2. Zu b)	14
4.3.3. Zu c)	14
4.4. Eingriff in Natur und Landschaft	14
4.5. Ver- und Entsorgung	14
4.6. Denkmalpflege	14
4.7. Altlasten	15
4.8. Kampfmittel	15
4.9. Feuerlöschversorgung	15
4.10. Örtliche Bauvorschriften	15
Teil II Umweltbericht	16
1. Einleitung	16
1.1. Ziel des Bebauungsplans	16
1.2. Art des Vorhabens und der geplanten Festsetzungen	16
1.3. Umfang des Vorhabens und der Bedarf an Grund und Boden	16
1.4. Umweltschutzziele aus übergeordneten Fachgesetzen und Fachplanungen	16
2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	16
2.1. Bestandsaufnahme des Plangebietes	16
2.1.1. Schutzgut Mensch (Gesundheit des Menschen)	16
2.1.2. Schutzgut Tiere und Pflanzen	17
2.1.3. Schutzgut Boden	17
2.1.4. Schutzgut Wasser	17
2.1.5. Schutzgut Luft und Klima	18
2.1.6. Schutzgut Landschaft	18
2.1.7. Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	18
2.1.8. Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes	19
2.1.9. Zusammengefasster Umweltzustand	19
2.2. Entwicklungsprognose des Umweltzustandes	19
2.2.1. Prognose bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)	19
2.2.2. Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung	19
2.2.3. Schutzgut Mensch	19
2.2.4. Schutzgut Tiere und Pflanzen	19
2.2.5. Schutzgut Boden	19
2.2.6. Schutzgut Wasser	19
2.2.7. Schutzgut Luft und Klima	20
2.2.8. Schutzgut Landschaft	20
2.2.9. Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	20
2.2.10. Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes	20
2.2.11. Zusammengefasste Umweltauswirkungen	20
2.3. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen	20
2.4. Anderweitige Planungsmöglichkeiten	21
3. Zusätzliche Angaben	21
3.1. Technische Verfahren bei der Umweltprüfung	21
3.2. Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung	21
3.3. Allgemein verständliche Zusammenfassung	21

Begründung

(gem. § 9 Abs. 8 BauGB)

Bebauungsplan Nr. 19 A "Emsstraße / Bundesbahn"

7. Änderung

Teil I

1. Anlass, Ziel und Zweck der Planung

Bei dem Bau der Unterführung der Landesstraße 590 *Elbersstraße* unter der Bundesbahnlinie Anfang der 1980er Jahre wurde die *Lindenstraße* von ihrer bisherigen Verbindung in Richtung Stadtmitte abgebunden. Der Knotenpunkt *Elbersstraße/Moorbrückenstraße/Eisenbahnstraße* war - trotz der großen Dimensionen - unübersichtlich und ließ aus verkehrstechnischer Sicht in unmittelbarer Nähe keine weitere Straßenanbindung zu. So wurde die *Lindenstraße* an ihrem südlichen Ende als Sackgasse abgebunden und mit einem Wendeplatz ausgebildet. Die Zufahrt in die *Lindenstraße* erfolgt seitdem mit Umwegen über die *Weitkampstraße* und *Diekstraße*. Da die frühere Funktion der *Lindenstraße* als Sammelstraße sowie für den Durchgangsverkehr zur Siedlung *Hanfelde* und zu den Außenbereichen im weiteren Verlauf der *Lindenstraße* aufgehoben war, wird bis heute dieser Durchgangsverkehr überwiegend über die *Diekstraße* geführt.

Die Stadt Emsdetten hat in den letzten 25 Jahren mehrere Anläufe unternommen, die *Lindenstraße* wieder an die *Elbersstraße* anzubinden, aber diese Planungen scheiterten aus verschiedenen Gründen.

Doch nun hat sich die Situation in den letzten Monaten grundsätzlich verändert: Durch den im zweiten Quartal 2007 fertiggestellten, neuen Kreisverkehrsplatz auf dem Knotenpunkt *Elbersstraße/Moorbrückenstraße/Eisenbahnstraße* hat sich eine langsamere und sichere Verkehrsführung auf der *Elbersstraße* ergeben. So erscheint es jetzt möglich, die *Lindenstraße* wieder zu öffnen und eine (eingeschränkte) Anbindung an die *Elbersstraße* zu schaffen.

Mit der Öffnung der *Lindenstraße* wird das Ziel verfolgt, unnötige Umwege durch vorhandene Wohngebiete und die damit verbundenen Beeinträchtigungen zu vermeiden. So ist beabsichtigt, wieder eine möglichst kurze Wegeführung für die *Lindenstraße* als radial (aus Richtung Stadtmitte) verlaufende Sammelstraße zu erlangen. Die *Diekstraße*, die *Weitkampstraße* und die weitere Nebenstraßen werden dadurch wieder entlastet.

Vorgesehen ist eine „rechts-rein, rechts-raus“-Anbindung, die aus Richtung Osten kommend die Einfahrt in die *Lindenstraße*, sowie eine Ausfahrt aus der *Lindenstraße* in Richtung Stadtmitte zulässt. Dabei ist es vorteilhaft, dass der nahe Kreisverkehr auch eine verkürzte Ausfahrt in Richtung Rheine/Münster ermöglicht, in dem man über den Kreisverkehr eine 180°-Kehre fährt.

Zwar verbleibt die Notwendigkeit, bei einer Fahrtrichtung aus der Stadtmitte zur *Lindenstraße* wie bisher einen Umweg über die angrenzenden Nebenstraßen zu fahren, weil eine direkte Einfahrt aus dieser Richtung in die *Lindenstraße* durch den Bau einer verlängerten Mittelinsel ausgeschlossen sein wird, doch werden alle anderen

Ziel- und Quellverkehre der *Lindenstraße*, d. h. drei von den vier möglichen Verkehrsbewegungsrichtungen über die neue Anbindung auf wesentlich kürzerem Wege geführt.

Zudem kann die *Diekstraße* von einem Teil der Durchgangsverkehre aus den nördlichen Außenbereichen wieder entlastet werden.

Aus rein verkehrsplanerischer Sicht mögen die Veränderungen als geringfügig eingestuft werden, da (im Vergleich zu anderen Straßen mit wesentlich größeren Verkehrsbelastungen) die tatsächlichen Verkehrsmengen so gering sind, dass weder erhebliche Mehrbelastungen noch erhebliche Entlastungen beschrieben werden können. So mag sich zwar *relativ* gesehen wenig ändern, aber *absolut* und tatsächlich ergeben sich Verbesserungen für das Gesamtwohnquartier durch die Planung.

Zusammengefasst wird durch die Planung bezweckt, das Verkehrsnetz in dem Wohngebiet zu optimieren. Dies führt zu einer Entlastung der Nebenstraßen westlich der *Lindenstraße* und zu einer Vermeidung unnötiger Umwege mit dem Ergebnis, dass sich im Jahresschnitt rund 13.000 Fahrzeugkilometer¹ einsparen lassen. Das bedeutet eine Entlastung der Umwelt von Luftschadstoffen, insbesondere ca. 2,5 t CO₂ pro Jahr². Auch wenn die Ersparnis in Bezug auf die insgesamt gefahrenen Kilometer gering ist, stellt die Wiederanbindung einen sinnvollen und einfach zu realisierenden Beitrag zum Umweltschutz dar.

2. Stadträumliche Lage, räumlicher Geltungsbereich

2.1. Stadträumliche Lage

Der Planbereich liegt an der L 590 östlich des neuen Kreisverkehrsplatzes auf der *Elbersstraße*. Die Entfernung zum Stadtkern beträgt ca. 200 m Luftlinie.

2.2. Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich dieser Änderung umfasst einen kleinen Teil der öffentlichen Straßenverkehrsfläche im Knotenpunkt *Elbersstraße/Lindenstraße* mit einer Fläche von rund 1.570 m². Die Abgrenzung des Änderungsbereiches ergibt sich aus der Planzeichnung. Sie ist durch eine breite gerissene Linie dargestellt.

2.3. Gegenwärtige Situation im Plangebiet

Im Änderungsbereich ist zurzeit auf der *Lindenstraße* eine Wendeanlage (Ø 12 m) mit einer abgrenzenden Verkehrsgrünfläche vorhanden. Bisher ist eine Durchlässigkeit zwischen der *Elbersstraße* und der *Lindenstraße* nur für Fußgänger und Radfahrer gegeben.

In der Verkehrsgrünfläche und in der Straßenfläche sind nur kleinere Bäume und Bodendecker vorhanden. In der Verkehrsgrünfläche befindet sich ein größerer Verteilerkasten der Deutschen Telekom.

¹ Brilon Bondzio Weiser, Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Auswertung des Verkehrsmodells, 24.04.2008:

Ersparnis der Fahrzeugkilometer: 35 km/Tag

² CO₂-Ersparnis: 35 km/Tag x 365 Tage/Jahr x 200 g CO₂/km = 2,5 t CO₂/Jahr



Auszug aus dem aktuellen Luftbild des Kreises Steinfurt



Blick auf die Verkehrsgrünfläche, links: Lindenstraße, rechts: Elberstraße

3. Rechtlicher Planungsrahmen und Grundlagen

3.1. Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan der Stadt Emsdetten ist für den Änderungsbereich des Bebauungsplanes die L 590 als ÜBERGEORDNETE HAUPTVERKEHRSSTRAßE sowie im Bereich der *Lindenstraße* eine WOHNBAUFLÄCHE dargestellt. Auf der Planungsebene des Flächennutzungsplanes werden in den Baugebieten die untergeordneten Straßen nicht gesondert dargestellt. Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplanes können aus den Vorgaben des Flächennutzungsplanes entwickelt werden.

3.2. Bestehendes Planungsrecht

Die rechtskräftige 6. Änderung und 1. Erweiterung umfasst den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 19A einschließlich aller Erweiterungsflächen. Die zeichnerischen und textlichen Festsetzungen im Bebauungsplan sind umfassend und abschließend für den gesamten Bereich aufgeführt. Durch diese 6. Änderung und 1. Erweiterung wurden daher alle nach früheren baurechtlichen Vorschriften und städtebaulichen Plänen im Bereich dieses Bebauungsplanes getroffenen Festsetzungen aufgehoben.

Die 7. Änderung umfasst nur einen kleinen Teilbereich des Bebauungsplanes, zur besseren Übersichtlichkeit wird in der Planzeichnung weiterhin der gesamte Geltungsbereich mit allen Vorgaben der 6. Änderung und 1. Erweiterung aufgeführt, so dass die neue Planfassung einen vollständigen Überblick über das geltende Baurecht gibt.

In dieser städtebaulichen Begründung wird im Folgenden lediglich auf die geänderten Festsetzungen eingegangen; bezüglich der Begründungen der bisherigen, unveränderten Festsetzungen und Planungen wird auf die früheren Aufstellungs- und Änderungsverfahren verwiesen.

4. Inhalt des Bebauungsplanes

4.1. Geplante Änderungen

a) Straßenverkehrsfläche

Innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsfläche ist bislang eine VERKEHRS-GRÜNFLÄCHE mit einer Fläche von ca. 75 m² festgesetzt. Diese Verkehrsgrünfläche entfällt und die Fläche wird als ÖFFENTLICHE STRAßENVERKEHRSFLÄCHE festgesetzt.

b) Baumstandorte

Ein bisheriges BAUM-ERHALTUNGSGEBOT an der *Elbersstraße* wird aufgehoben und durch zwei neue BAUM-PFLANZGEBOTE an der Lindenstraße ersetzt.

c) Grünanlage

Die Fläche mit Pflanzgebot im Bereich der Flurstücke 260 und 264 wird um 15 m² bis auf die Flurstücksgrenzen vergrößert.

4.2. Begründung der Änderungen

Zu a) Straßenverkehrsfläche

Die bisher festgesetzte Verkehrsgrünfläche entfällt, um die bislang gewollte Absperrwirkung aufzuheben und planungsrechtlich eine durchgehende Straßenverkehrsfläche mit dem Ziele der Anbindung der *Lindenstraße* an die *Elbersstraße* vorzubereiten.

Zu b) Baumstandorte

Der betreffende, kleine Baum ist nicht mehr vorhanden, er musste schon beim Bau des Kreisverkehrsplatzes entfernt werden. Eine Neuanpflanzung an derselben Stelle ist nicht sinnvoll, da der Baum hier den verkehrssicheren Ausbau der Straßeneinmündung behindern würde. So sind die Ersatzpflanzungen einige Meter weiter an der Lindenstraße vorgesehen.

Zu c) Grünanlage

Die zeichnerische Vergrößerung der Fläche mit Pflanzgebot aktualisiert die Planfestsetzungen des Bebauungsplanes und dient dem Abgleich mit den örtlichen Verhältnissen. Die Umgrenzung entspricht nun genau den Abmessungen der bestehenden Grünanlage mit dem Heimkehrerdenkmal.

4.3. Voraussichtliche Folgen durch die Änderungen

4.3.1. Zu a) Straßenverkehrsfläche

Zur Vorbereitung dieses Bebauungsplan-Verfahrens wurde die gesamte Verkehrsabwicklung in dem Raum zwischen *Elbersstraße*, *Lindenstraße*, *Eisenbahnstraße* und *Diekstraße* untersucht und schalltechnisch beurteilt. Die Ergebnisse sind in einem Verkehrsgutachten dargestellt. Dieses Gutachten wurde von der Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH - Brilon Bondzio Weiser mit Zählungen und Berechnungsprognosen erarbeitet. Das Verkehrsgutachten ist dem Bebauungsplan als Anlage beigefügt³.

³ Brilon Bondzio Weiser, Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, „Verkehrsuntersuchung Lindenstraße in Emsdetten“ Schlussbericht Juni 2007

In dem Gutachten werden die zukünftigen Situationen hinsichtlich der Verkehrsentwicklung und den damit verbundenen Lärmimmissionen zunächst ohne Veränderungen gegenüber dem derzeitigen Zustand ermittelt. Im Vergleich dazu wird die Situation mit der geplanten eingeschränkten Anbindung der *Lindenstraße* an die *Elbersstraße* untersucht. Dabei werden zusätzlich auch die zu erwartenden Verkehrsmengen aufgrund des sich auf die *Lindenstraße* verlagernden Durchgangsverkehrs eingerechnet.

Auszug aus dem Verkehrsgutachten, Seite 4 ff.:

„Im Rahmen einer Verkehrszählung am 17.04.2007 wurden die Verkehrsbelastungen an den vier Knotenpunkten

- *Lindenstraße / Diekstraße,*
- *Diekstraße / Eisenbahnstraße,*
- *Eisenbahnstraße / Spinnerstraße* und
- *Eisenbahnstraße / Weitkampstraße*

im Zeitraum von 15:00 bis 19:00 Uhr erfasst. Durch diese Zählungen wurden alle in das Untersuchungsgebiet ein- und ausfahrenden Verkehre erfasst.

Darüber hinaus wurden an den beiden Querschnitten

- *Lindenstraße nördlich der Diekstraße* und
- *Eisenbahnstraße südlich der Weitkampstraße*

alle ein- und ausfahrenden Fahrzeuge mit ihren Kennzeichen erfasst. Hierdurch war eine Einteilung der Verkehre in Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre möglich. Während des vierstündigen Zählintervalls wurden insgesamt 122 Kfz ermittelt, die das Gebiet als Durchgangsverkehr befuhren. Bezogen auf den Erfassungsquerschnitt *Lindenstraße* beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs 33 %. Bezogen auf den Erfassungsquerschnitt *Eisenbahnstraße* beträgt der Durchgangsverkehrsanteil lediglich 8 %.

Bestand:

Die folgende Abbildung zeigt die auf der Grundlage des Verkehrsmodells errechneten täglichen Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet. Dargestellt sind die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken sowie der jeweilige Schwerverkehrsanteil.

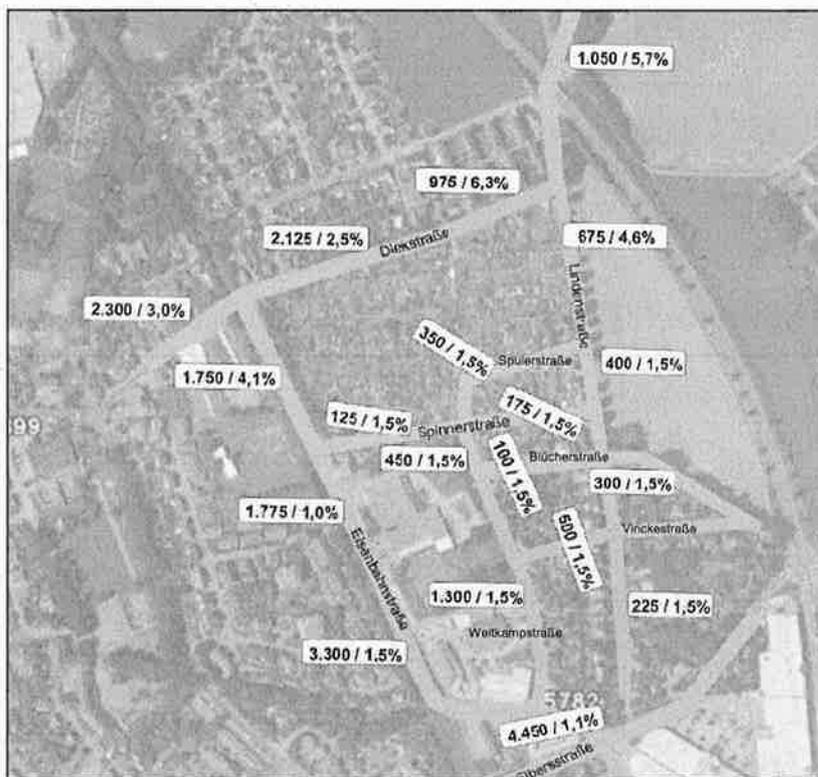


Abbildung 5: Tägliche Verkehrsbelastungen DTV (Kfz / 24 h) und Schwerverkehrsanteil – Bestand

Prognosefall:

Die Prognose des Verkehrsaufkommens für den Netzfall 'Anbindung der *Lindenstraße* an die *Elbersstraße*' macht die Erstellung eines Verkehrsmodells erforderlich. Dieses Verkehrsmodell wurde auf Grundlage der folgenden Daten erstellt und kalibriert:

- Knotenströmezählungen
- Kennzeichenerfassungen
- Einwohnerverteilung innerhalb des Untersuchungsgebiets
- Flächennutzung innerhalb des Untersuchungsgebiets

Die *Lindenstraße* wird für den Prognosefall in Form einer 'rechts-rein, rechts-raus'-Lösung an die *Elbersstraße* angebunden.

Die folgende Abbildung zeigt die Differenz der Verkehrsbelastungen zwischen dem Prognosefall und dem Analysefall. Die Verkehrszunahmen im Verlauf der *Lindenstraße* betragen im nördlichen Bereich etwa 200 Kfz pro 24 h und im südlichen Bereich etwa 650 Kfz pro 24 h. Im sonstigen Straßennetz kommt es hingegen durchweg zu Abnahmen. Die *Weitkampstraße* wird in ihrem südlichen Abschnitt um etwa 400 Kfz pro 24 h entlastet.

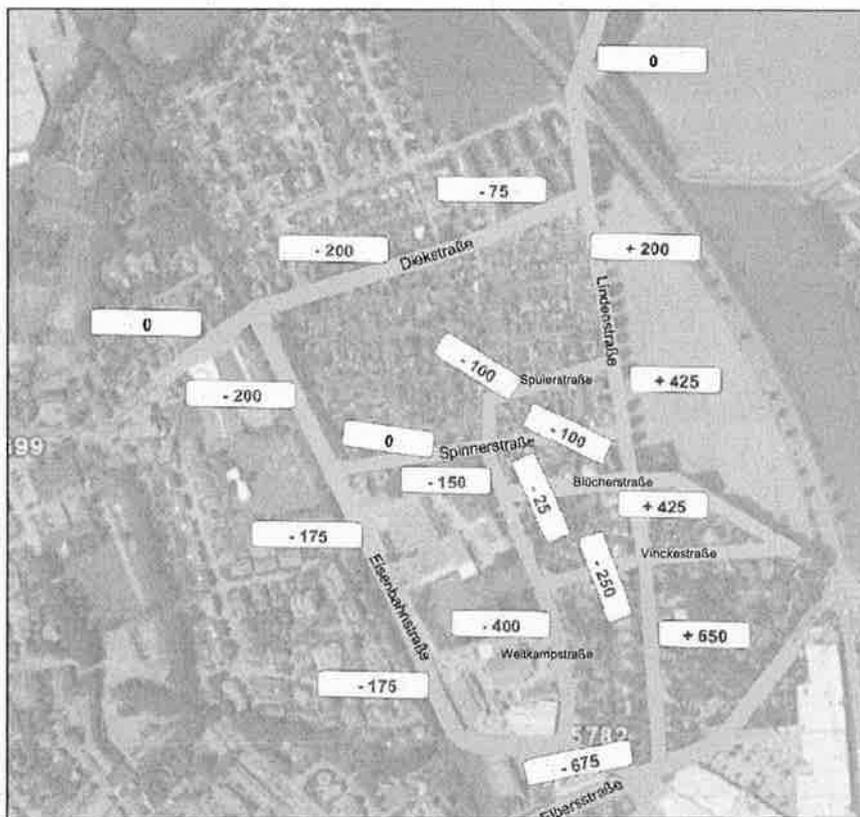


Abbildung 7: Differenz zwischen den Prognose-Verkehrsbelastungen und den Analyse-Verkehrsbelastungen (Kfz / 24 h)

Ende des Auszugs

Analyse der prognostizierten Ziel- und Quellverkehre

Die Berechnungen zeigen erwartungsgemäß, dass die Ziel- und Quellverkehre der *Lindenstraße* bei einer Anbindung aus den angrenzenden Wohngebieten herausgenommen und auf die *Lindenstraße* verlagert werden. Dabei entfallen ca. 400 Fahrbewegungen pro Tag vorwiegend auf der südlichen *Weitkampstraße*. Diese Fahrminierungen teilen sich dann im nördlichen Bereich der *Weitkampstraße* auf und entlasten die *Vinckestraße*, *Blücherstraße*, *Spinnerstraße* und *Spulerstraße* anteilig.

Für die umgebenden Wohnstraßen werden folgende Entlastungen prognostiziert:

Blücherstr. (West)	von 100 auf 75 Kfz/Tag
Diekstraße (West)	von 2.125 auf 1.925 Kfz/Tag
Spinnerstr. (Ost)	von 175 auf 75 Kfz/Tag
Spulerstr.	von 350 auf 250 Kfz/Tag
Vinckestraße (West)	von 500 auf 250 Kfz/Tag
Weitkampstr. (Nord)	von 450 auf 300 Kfz/Tag
Weitkampstr. (Süd)	von 1.300 auf 900 Kfz/Tag

So werden nunmehr die Anlieger der *Lindenstraße* (und der östlichen *Vinckestraße*) verstärkt auf der *Lindenstraße* selbst fahren. Der Zuwachs auf der *Lindenstraße* durch den Ziel- und Quellverkehr der *Lindenstraße* wird bis zu 450 Kfz/d (zwischen *Vinckestraße* und *Elbersstraße*) betragen.

Analyse der prognostizierten Durchgangsverkehre

Aus den nördlichen Wohngebieten und Außenbereichen (*Hanfelde*, *Isendorf*) werden sich Durchgangsverkehre anteilig von der *Diekstraße* auf die *Lindenstraße* verlagern. Ergänzend dazu werden Fahrten aus der östlichen *Diekstraße* nun die *Lindenstraße* abkürzend benutzen, so dass sich auf diesem Abschnitt der *Diekstraße* nur eine Verkehrsabnahme von 75 Fahrten einstellen wird. Zusammen wird auf der *Lindenstraße* ein Durchgangsverkehr mit ca. 200 Fahrten pro Tag erwartet.

Zu der Verkehrsabnahme auf der westlichen *Diekstraße*, nah des Bahnüberganges, ist allerdings anzumerken, dass angesichts der derzeitigen, relativ hohen Verkehrsbelastung mit ca. 2.125 Kfz/d die Minderung um 200 Kfz (dies entspricht weniger als 10 %) eine nur kaum spürbare Verbesserung ergeben wird. Dennoch ist eine Verringerung der Belastung auf der *Diekstraße* prinzipiell konfliktmindernd und insbesondere in den Spitzenlastzeiten verkehrstechnisch und für die Belange der *Diekstraßen*anwohner vorteilhaft.

Westlich des Bahnüberganges werden sich voraussichtlich keine Veränderungen auf der *Diekstraße* ergeben.

Verkehrstechnische Bewertung der prognostizierten Verkehre

Der Führung der Anliegerverkehre aus der *Lindenstraße* auf möglichst kurzem Wege zur *Elbersstraße* ist aus verkehrstechnischer und stadtplanerischer Sicht nichts entgegen zu stellen. Die Verkehrsbelastung, die Verkehrssicherheit und die Verkehrsimmissionen an der *Lindenstraße* werden größtenteils durch die Anlieger selbst verursacht und in ihrem Ausmaß durch deren eigenes Fahrverhalten bestimmt.

Die zusätzlichen 200 Fahrzeugbewegungen täglich aufgrund des Durchgangsverkehrs sind für eine Wohnsammelstraße verträglich und akzeptabel. Zudem werden insgesamt auf der *Lindenstraße* an den höchstfrequentierten Abschnitten lediglich max. 875 Fahrzeuge pro Tag erwartet. Der Anteil von Schwerlastverkehr hat keinen bedeutsamen oder überdurchschnittlichen Einfluss auf die Verkehrsmengen.

Diese verhältnismäßig geringen Verkehre könnten auch noch bei einem Straßenausbau in Form einer Gemischten Verkehrsfläche (z. B. verkehrsberuhigte Spielstraße) bewältigt werden. Doch wird für die *Lindenstraße* die verkehrsplanerische Funktion einer SAMMELSTRAßE entsprechend ihrer früheren und zukünftigen Bedeutung im Straßennetz gesehen und für den Straßenausbau empfohlen, den bestehenden Ausbaustandard mit beidseitigen, gesicherten Gehwegen und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beizubehalten. Die verkehrstechnische Kapazität der *Lindenstraße* gewährleistet dann eine sichere Abwicklung und Führung aller Verkehre.

Radfahrer und Fußgänger

Die *Lindenstraße* ist für Radfahrer insbesondere am Wochenende eine beliebte Route, um in die Außenbereiche *Hanfelde*, *Isendorf* sowie zur Ems am *Reinermannsteg* zu gelangen. Doch werden sich durch die voraussichtliche Zunahme des Kfz-Verkehrs auf der *Lindenstraße* keine verkehrsunsicheren Verhältnisse ergeben.

Zitat aus dem Verkehrsgutachten, Seite 15:

„Die Verkehrsprognose zeigt, dass auch nach Umsetzung des Planfalls in der *Lindenstraße* keine unzumutbar hohen Verkehrsbelastungen zu erwarten sind. Bei Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist auch für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger) keine signifikante Verschlechterung des Verkehrssicherheitsniveaus zu erwarten. Es ist allerdings sinnvoll, die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen sicher zu stellen. In Frage kommen dabei beispielsweise Fahrgassenversätze oder Aufpflasterungen. Darüber hinaus ist dafür Sorge zu tragen, dass den Fußgängern im Verlauf der angebauten Straßenabschnitte ausreichend dimensionierte Gehwege zur Verfügung stehen.“

Schulwege:

Durch den neuen Kreisverkehr hat sich die Situation auf der *Elbersstraße* erheblich für Fußgänger und Radfahrer und damit auch für Schulkinder verbessert: eine Querung der *Elbersstraße* ist nun aufgrund der verringerten Geschwindigkeiten und der erhöhten Aufmerksamkeit der Autofahrer wesentlich ungefährlicher als früher. Nachteilige Auswirkungen auf die Sicherheit der Schulwege werden durch die Öffnung der *Lindenstraße* nicht erwartet, da der Straßenumbau verkehrssicher erfolgen wird und die Führung der Radfahrer im Prinzip gleich bleibt.

Immissionschutzrechtliche Bewertung der prognostizierten Verkehre

In dem Verkehrsgutachten werden die zukünftig zu erwartenden Verkehrsimmissionen an der *Lindenstraße* und an den anderen Straßen im Untersuchungsraum aufgezeigt und einer immissionsschutzrechtlichen Prüfung unterzogen. Im Ergebnis sind keine Bedenken gegen die Planung erkennbar, besondere Schutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Auszug aus dem Verkehrsgutachten, Seite 17:

„Die Veränderung der Geräuschbelastung im Verlauf der *Lindenstraße* wird spürbar sein. Allerdings ist nicht zu erwarten, dass unzumutbare Verhältnisse entstehen. Im Nahbereich zur *Elbersstraße* liegt die Geräuschbelastung bereits in der Analysesituation deutlich über den Orientierungswerten von 55/45 dB(A). Die Zunahme der Beurteilungspegel beträgt hier jedoch deutlich weniger als 1 dB(A), da der Geräuschbeitrag der *Lindenstraße* gegenüber der *Elbersstraße* vernachlässigbar ist. In den übrigen Bereichen des Untersuchungsgebietes sind die Orientierungswerte der DIN 18005 dagegen weitgehend eingehalten. Lediglich bei einzelnen sehr nah an der Fahrbahn stehenden Gebäuden ist eine geringfügige Überschreitung von 45 dB(A) nachts um maximal 0,9 dB(A) zu erwarten. Im Bereich der Straßen westlich der *Lindenstraße* ist ein Rückgang der Beurteilungspegel zu erwarten, der jedoch in vielen Fällen weniger als 3 dB(A) beträgt und damit kaum wahrnehmbar sein wird.

Bei wesentlichen Änderungen besteht Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen, wenn die Steigerung der Beurteilungspegel mehr als 2,1 dB(A) (rechnerisch mehr als 3 dB(A)) beträgt und gleichzeitig die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden. Darüber hinaus besteht Anspruch, wenn bei bestehenden Straßen die Grenzwerte für gesunde Wohnverhältnisse von 70/60 dB(A) tags/nachts erstmals überschritten werden. Diese Anspruchsvoraussetzungen sind an keiner Stelle erfüllt.

Bestand:

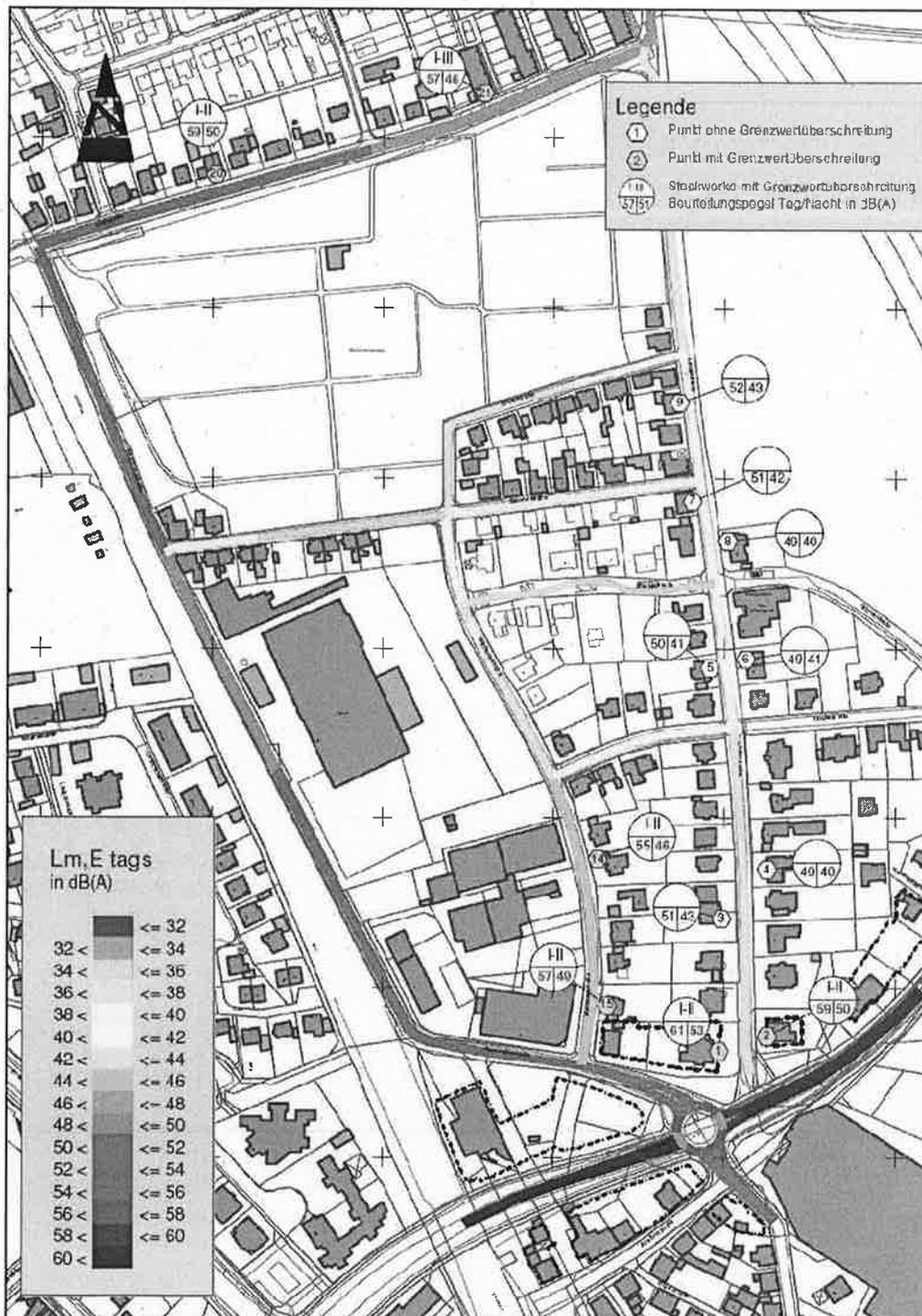


Abbildung 9: Darstellung der Emissionspegel in 25m Entfernung von der Straßenachse und der Beurteilungspegel für ausgewählte Immissionsorte, Analyse

Prognosefall:

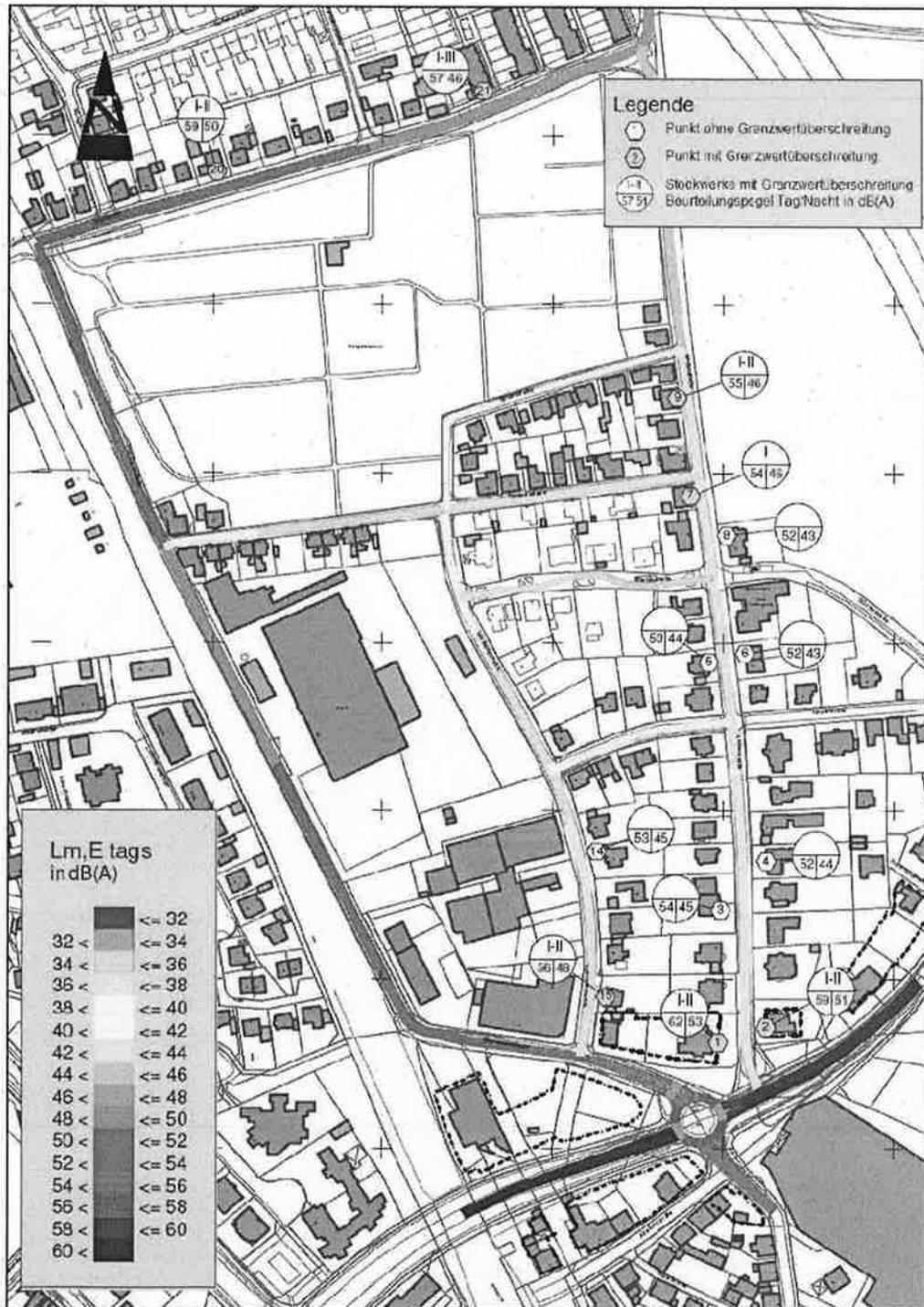


Abbildung 10: Darstellung der Emissionspegel in 25m Entfernung von der Straßenachse und der Beurteilungspegel für ausgewählte Immissionsorte, Prognose mit Öffnung der Lindenstraße

Ende des Auszugs

4.3.2. Zu b) Baumstandorte

Alle tatsächlich vorhandenen, d. h. die in der bisherigen Verkehrsgrünfläche festgesetzten Bäume sowie die Bäume im weiteren Verlauf der *Elbersstraße*, bleiben unverändert erhalten.

Ein südlich des Wendeplatzes im rechtskräftigen Bebauungsplan festgesetzter und angepflanzter junger Baum wurde im Zuge der Bauarbeiten an dem Kreisverkehr an der *Elbersstraße* entfernt, mit der Absicht, ihn an anderer oder gleicher Stelle zu ersetzen. Der Bebauungsplan setzt dazu die Anpflanzung zweier Bäume im geplanten Einmündungsbereich der *Lindenstraße* in die *Elbersstraße* fest. Ein Umwelteingriff wird sich hieraus nicht ergeben.

4.3.3. Zu c) Grünanlage

Die zeichnerische Anpassung der Fläche mit einem Pflanzgebot hat keine Auswirkungen für die reale Situation.

4.4. Eingriff in Natur und Landschaft

Aus dieser Änderung des Bebauungsplanes ergeben sich in keinem bedeutsamen Umfang nachteilige Veränderungen für die Belange des Bodens und Naturschutzes. Daher ist eine rechnerische Eingriffsbilanzierung nicht erforderlich. Die aufgehobene Verkehrsgrünfläche kann bei dem Umbau der Straße und Rückbau des Wendeplatzes durch neue Verkehrsgrünflächen neben der Fahrbahn wieder ersetzt werden. Dies wird im Rahmen der Ausbauplanung näher bestimmt.

Die Veränderung des Baum-Erhaltungs-/Pflanzgebotes ergibt aus den o. g. Gründen keinen Eingriff.

4.5. Ver- und Entsorgung

Das anfallende Regenwasser der neuen Straßenverkehrsflächen kann über die vorhandenen Kanalleitungen entsorgt werden.

Beim Umbau der Straßenfläche werden die vorhandenen Verteilerkästen berücksichtigt. Der östlich stehende Verteilerkasten, im Gehweg der Emsstraße, befindet sich im Eigentum der Telekom, der westlich stehende Verteilerkasten im Eigentum der Unitmedia.



4.6. Denkmalpflege

Die geplante Umgestaltung der Straßen hat keine nachteiligen Auswirkungen auf das benachbarte Heimkehrerdenkmal auf dem Flurstück 260. Die Grünanlage des Heimkehrerdenkmals braucht nicht verändert werden. Auch bleibt die Zuwegung und Erreichbarkeit der Grünanlage gleich.



4.7. Altlasten

Für den Änderungsbereich sind keine Altlasten oder -verdachtsflächen bekannt.

4.8. Kampfmittel

Angesichts der Nähe zu den Bahngleisen ist grundsätzlich von einem erhöhten Risiko für das Vorhandensein von Kampfmittelresten aus dem 2. Weltkrieg auszugehen. Konkrete Verdachtsmomente sind jedoch nicht gegeben. Alle Erdbauarbeiten im Planbereich sind mit der gebotenen Vorsicht vorzunehmen.

4.9. Feuerlöschversorgung

Die Löschwasserversorgung bleibt unverändert und ist ausreichend dimensioniert.

4.10. Örtliche Bauvorschriften

Der Änderungsbereich des Bebauungsplanes bedarf keiner ÖRTLICHEN BAUVORSCHRIFTEN zur Gestaltung baulicher Anlagen, da hier keine privaten Bauvorhaben vorgesehen sind.

Teil II Umweltbericht

Gemäß Baugesetzbuch sind die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen der Planung zu ermitteln und in einem Umweltbericht zu beschreiben und bewerten. Dieser Umweltbericht folgt den oben stehenden Ausführungen zum Inhalt und den allgemeinen Auswirkungen des Bebauungsplanes. Inhaltliche Überschneidungen und Wiederholungen lassen sich dabei methodisch vorgegeben nicht ganz vermeiden.

1. Einleitung

1.1. Ziel des Bebauungsplans

Beabsichtigt ist eine Straßenanbindung der *Lindenstraße* an die *Elbersstraße* für Kraftfahrzeuge.

1.2. Art des Vorhabens und der geplanten Festsetzungen

Die bisherige VERKEHRSGRÜNFLÄCHE wird aufgehoben und durch eine mit Kfz-befahrbare Straßeneinmündung ersetzt.

1.3. Umfang des Vorhabens und der Bedarf an Grund und Boden

Das Änderungsgebiet umfasst eine Größe von ca. 1.570 m².

Ein Bedarf an bisher agrarisch genutzten Böden ist nicht gegeben. Es werden nur schon bisher durch Verkehrsnutzungen überprägte Flächen verändert.

1.4. Umweltschutzziele aus übergeordneten Fachgesetzen und Fachplanungen

Fachgesetze:

Auf die anliegende Aufstellung der betroffenen Fachgesetze und ihrer Schutzgüter, in der Fassung der Bezirksregierung Münster, Stand August 2005, wird hingewiesen.

Fachplanungen:

Für den Änderungsbereich liegen keine besonderen Fachplanungen vor.

2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Der Umweltzustand und die besonderen Umweltmerkmale im jetzigen Zustand werden nachfolgend auf das jeweilige Schutzgut bezogen dargestellt, um die besondere Empfindlichkeit von Umweltmerkmalen gegenüber der Planung herauszustellen und Hinweise auf ihre Berücksichtigung im Zuge der planerischen Überlegungen zu geben. Anschließend wird die mit der Durchführung der Planung verbundene Veränderung des Umweltzustandes dokumentiert und bewertet. Die mit der Planung verbundenen Umweltauswirkungen sollen deutlich herausgestellt werden, um daraus folgend die Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblich negativer Umweltauswirkungen abzuleiten.

2.1. Bestandsaufnahme des Plangebietes

2.1.1. Schutzgut Mensch (Gesundheit des Menschen)

Für den Menschen sind im Zusammenhang mit der angestrebten Planung Auswirkungen auf das Lebensumfeld (Lärm, Geruch sowie visuelle Beeinträchtigungen) und auf die Erholungsfunktion (Lärm, Landschaftsbild, Barrierewirkung) von Bedeutung.

Naherholung

Die Fläche selbst hat keine Naherholungsfunktion. Allerdings ist die Lindenstraße für Radfahrer insbesondere am Wochenende eine beliebte Route, um in die Außenbereiche *Hanfelde* und *Isendorf* sowie zur Ems am *Reinermannsteg* zu gelangen.



Blick in die Lindenstraße, in Richtung Norden, stadtauswärts

Immissionen

Der Bereich „südliche Lindenstraße“ ist schon seit langem erheblich vorbelastet durch die Verkehrsemissionen der L 590.

Im weiteren Verlauf der Lindenstraße sind beidseitig Wohnhäuser mit einer Gebietscharakteristik vergleichbar mit einem ALLGEMEINEN WOHNGBIET vorhanden.

Bewertung:

Das Plangebiet weist bezogen auf das Schutzgut Mensch im Verlauf der *Lindenstraße* eine durchschnittliche bis hohe Empfindlichkeit auf: die mögliche Immissionsbelastung der Anwohner durch eine verstärkte Verkehrsnutzung der *Lindenstraße* ist bei der Planung zu beachten.

2.1.2. Schutzgut Tiere und Pflanzen

Auf der Grundlage des Bundesnaturschutzgesetzes sind Tiere und Pflanzen als Bestandteile des Naturhaushaltes in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen. Ihre Lebensräume sowie Lebensbedingungen sind zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und ggf. wiederherzustellen.

Das Änderungsgebiet wird bislang schon als Straßen- und Verkehrsgrünflächen genutzt. Höherwertige Biotopstrukturen sind im Plangebiet nicht vorhanden. Die angrenzende Grünanlage mit dem Heimkehrerdenkmal wird durch die Planung nicht verändert.

Bewertung:

Die Fläche des Änderungsbereiches ist von sehr geringer Empfindlichkeit.

2.1.3. Schutzgut Boden

Mit Grund und Boden soll gem. § 1 a Abs. 2 BauGB sparsam umgegangen werden.

Nach der „Karte der schutzwürdigen Böden NRW (BK50)“ des Geologischen Dienstes NRW liegen im Plangebiet schutzwürdige Böden vor. Durch die bestehende Nutzung als Verkehrsfläche wurde das Bodenprofil schon nachhaltig verändert; der Boden hat dabei seine schutzwürdige Eigenschaft verloren.

Bodenkundliche Besonderheiten sind im Plangebiet nicht bekannt.

Bewertung:

Die Fläche des Änderungsbereiches ist von sehr geringer Empfindlichkeit.

2.1.4. Schutzgut Wasser

Die Bewirtschaftung des Wasserhaushaltes ist mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung i. S. von § 1 Abs. 5 BauGB so zu entwickeln, dass auch nachfolgenden Generationen ohne Einschränkungen alle Optionen der Gewässernutzung offen stehen. Beim Schutzgut Wasser sind die Aspekte Grundwasser und Oberflächenwasser zu unterscheiden.

Grundwasser

Das Plangebiet liegt im Bereich der Emssande. Diese stellen einen regional bedeutsamen Porengrundwasserleiter von hoher Ergiebigkeit dar. Die Empfindlichkeit des obersten Grundwasserleiters gegenüber Schadstoffeintrag wird als hoch bewertet.

Bewertung:

Angesichts der Bedeutung des Raumes für das Grundwasser ist das Gebiet grundsätzlich als empfindlich, insbesondere gegenüber Schadstoffeinträgen zu bewerten. Dieses Risiko muss durch das Planvorhaben ausgeschlossen oder minimiert werden.

Oberflächengewässer

Natürliche Überschwemmungsgebiete oder Oberflächengewässer werden durch die Planung nicht berührt.

Bewertung:

Die Aspekte des Gewässerschutzes stellen keine besonderen Anforderungen an das Plangebiet, die ortsüblichen Schutzmaßnahmen sind ausreichend.

2.1.5. Schutzgut Luft und Klima

Im Falle der Bebauung von bisher freien Stadt- oder Landschaftsräumen sind Umweltauswirkungen aus ansteigender verkehrlicher und allgemeiner Erwärmung aufgrund Überbauung und abnehmender Luftzirkulation zu erwarten.

Das Klima ist im Münsterland atlantisch geprägt. Die vorherrschende Windrichtung ist Südwest, die durchschnittlichen Jahresniederschlagssummen liegen zwischen 700 und 750 mm/Jahr. Bedingt durch das relativ flache Relief und die überwiegend weiten offenen, landwirtschaftlich genutzten Flächen sind die lokalen, kleinklimatischen Einflüsse insgesamt gering.

Bewertung:

Eine klimatische Empfindlichkeit des Planungsraumes gegenüber Versiegelung, Überbauung, Verkehrsemissionen oder Abwärme ist nicht zu erwarten.

2.1.6. Schutzgut Landschaft

Das Plangebiet ist derzeit schon als Verkehrsfläche genutzt.

Bewertung:

Auswirkungen für das Landschaftsbild sind nicht zu befürchten.

2.1.7. Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Unter Kultur- und sonstigen Sachgütern sind Güter zu verstehen, die von gesellschaftlicher Bedeutung als architektonisch und kulturell wertvolle Objekte oder archäologische Schätze angesehen und deren Nutzbarkeit durch das Vorhaben eingeschränkt werden könnten.

Auf dem angrenzenden Flurstück 260 ist eine öffentlich zugängliche Grünanlage mit einem Heimkehrerdenkmal vorhanden.

Bewertung:

Die Grünanlage soll durch die beabsichtigte Straßenplanung nicht verändert werden. Bei dem geplanten Ausbau der Straßenverkehrsfläche erscheint keine besondere, denkmalpflegerisch, gestalterisch oder ethisch begründete Rücksichtnahme erforderlich, die Beachtung der üblichen Gestaltungsvorgaben wird als ausreichend angesehen.

2.1.8. Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes

Die nach den Vorgaben des BauGB zu betrachtenden Schutzgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Dabei sind Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sowie Wechselwirkungen aus Verlagerungseffekten und komplexe Wirkungszusammenhänge unter den Schutzgütern zu betrachten. Die aus methodischen Gründen auf Teilsegmente des Naturhaushaltes, die sogenannten Schutzgüter, bezogenen Auswirkungen betreffen also ein stark vernetztes komplexes Wirkungsgefüge.

Bewertung:

Besondere Wechselwirkungen sind nicht zu erwarten.

2.1.9. Zusammengefasster Umweltzustand

Der Änderungsbereich weist einen unempfindlichen Zustand hinsichtlich der Umweltbelange auf, da das Gelände schon derzeit als Verkehrsfläche genutzt wird. Allerdings sind im weiteren Verlauf der Lindenstraße empfindliche Wohnnutzungen vorhanden.

2.2. Entwicklungsprognose des Umweltzustandes

2.2.1. Prognose bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)

Wenn diese Erweiterung des Bebauungsplanes nicht durchgeführt wird, bliebe die *Lindenstraße* wie bisher abgebunden und in ihrem südlichen Teil als Sackgasse ausgebildet. Die Zufahrten zu den Grundstücken der südlichen *Lindenstraße* würden weiterhin über Umwege durch die angrenzenden Wohnstraßen führen.

2.2.2. Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Mit der vorgesehenen Bauleitplanung sind die im Folgenden beschriebenen Umweltauswirkungen höchst wahrscheinlich verbunden.

2.2.3. Schutzgut Mensch

Die Planung wird auf die Wohnanlieger der südlichen Lindenstraße deutliche und spürbare Auswirkungen durch mehr Kfz-Verkehrsimmissionen, ausgehend von den zusätzlichen Verkehrsbewegungen auf diesem Straßenabschnitt, haben. Diese Auswirkungen wurden im Vorfeld des Verfahrens gutachterlich untersucht, abgeschätzt und rechtlich bewertet. Auf die vorstehenden Ausführungen im Teil 1 unter 4.3.1 wird hingewiesen. Das Ergebnis der Immissionsprognose zeigt, dass besondere Schutzmaßnahmen nicht erforderlich sind.

Eine Beeinträchtigung der Radwegverbindung in die nördlich gelegenen Naherholungsbereiche wird nicht erwartet.

2.2.4. Schutzgut Tiere und Pflanzen

Das Areal hat bislang und zukünftig nur eine sehr geringe Bedeutung für Flora und Fauna. Es sind keine relevanten Auswirkungen zu erwarten.

2.2.5. Schutzgut Boden

Durch das Planvorhaben sind keine bedeutsamen Veränderungen des Schutzgutes Boden zu erwarten.

2.2.6. Schutzgut Wasser

Erhebliche und nachhaltige Auswirkungen sind nicht zu erwarten, wenn durch die ortsüblichen Schutzmaßnahmen bei der Realisierung der Baumaßnahmen Vorsorge getroffen wird, dass keine Schadstoffe oder Nährstoffe in das Grundwasser gelangen.

2.2.7. Schutzgut Luft und Klima

Durch die Anbindung der *Lindenstraße* werden sich ein Teil der bisherigen Umwegfahrten erübrigen, so dass sich die Gesamtmenge der mit Kraftfahrzeugen gefahrenen Kilometer in dem Wohngebiet verringern wird. Dadurch wird auch der Ausstoß schädlicher Kfz-Abgase gemindert. Allerdings werden aufgrund der nur geringen Unterschiede keine spürbaren Verbesserungen auf das Mikroklima in dem Wohngebiet erwartet, sondern diese Luftschadstoffminderungen werden sich nur prinzipiell richtig und vorteilhaft in der klimatischen Gesamtbilanz auswirken. Insgesamt werden durch die Planung weniger Fahrzeugkilometer und eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes in einer Größenordnung von 2,5 to/Jahr erwartet (s. a. o. Ausführungen im Teil I).

2.2.8. Schutzgut Landschaft

Ein Eingriff in das Landschaftsbild ist nicht gegeben.

2.2.9. Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

2.2.10. Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes

Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

2.2.11. Zusammengefasste Umweltauswirkungen

Durch die Anbindung der *Lindenstraße* an die *Elbersstraße* werden die Verkehrsströme in dem Wohngebiet verlagert. In Teilbereichen der *Lindenstraße* werden sich dabei deutliche Zunahmen der Verkehrsbewegungen ergeben. Kritisch zu beurteilende Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte werden nicht erwartet. Die Vorbelastung der südlichen *Lindenstraße* durch vorhandene Verkehrsimmissionen der Landesstraße 590 kann durch die Planänderung nicht gemindert werden.

Die angenommenen Umweltauswirkungen bei der Realisierung des Vorhabens werden nachfolgend tabellarisch zusammengestellt und hinsichtlich ihrer Erheblichkeit beurteilt:

Schutzgut	Beurteilung der Umweltauswirkungen	Erheblichkeit
Mensch	• Immissionsbelastung an der Lindenstraße	●
Pflanzen	-	○
Tiere (Vögel)	-	○
Boden	-	○
Wasser	• Allgemeine Gefährdung des Grundwassers	●
Luft und Klima	• Geringfügige Minderung der Kfz-Abgase	+
Landschaft	-	○
Kultur- und Sachgüter	• Angrenzend vorhandenes Heimkehrerdenkmal	●
Wechselwirkungen	-	○

●●● sehr erheblich ●● erheblich ● wenig erheblich ○ nicht erheblich
+ Verbesserung

2.3. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen

Die Belange des Umweltschutzes sind gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB bei der Aufstellung oder Änderung der Bauleitpläne und in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen. Im Besonderen sind auf der Grundlage der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu beurteilen und Aussagen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich zu entwickeln. Die Bauleitplanung selbst stellt zwar keinen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Nicht unbedingt erforderliche Beeinträchtigungen sind aber durch die planerische Konzeption zu unterlassen bzw. zu minimieren und entsprechende Wertverluste durch Aufwertung von Teilflächen soweit möglich innerhalb des Gebietes bzw. außerhalb des Gebietes durch geeignete Maßnahmen auszugleichen.

Aus dieser Änderung des Bebauungsplanes ergeben sich in keinem bedeutsamen Umfang nachteilige Veränderungen für die Umweltbelange. Daher sind im Rahmen der Bauleitplanung weder eine rechnerische Eingriffsbilanzierung, noch Maßnahmen zum Ausgleich erforderlich.

Im Zuge der straßenbaulichen Umgestaltung der *Lindenstraße* sollten allerdings die Empfehlungen des Verkehrsgutachtens geprüft und eingearbeitet werden.

Zitat aus dem Verkehrsgutachten, Seite 18:

„Um die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit zu gewährleisten wird die Umgestaltung der Lindenstraße mit Fahrgassenversätzen und ggf. Aufpflasterungen empfohlen. Darüber hinaus ist dafür Sorge zu tragen, dass den Fußgängern im Verlauf der angebauten Straßenabschnitte ausreichend dimensionierte Gehwege zur Verfügung stehen.“

2.4. Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Für die Ausgestaltung des Bebauungsplanes sind keine wesentlich andersartigen Planungen hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt sinnvoll.

3. Zusätzliche Angaben

3.1. Technische Verfahren bei der Umweltprüfung

Es haben sich keine Schwierigkeiten bei der Erhebung der Grundlagen ergeben.

3.2. Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung

Es ist keine besondere Umweltüberwachung aufgrund dieser Bebauungsplanänderung nötig.

3.3. Allgemein verständliche Zusammenfassung

Der Bebauungsplan soll eine Anbindung der *Lindenstraße* an die *Elbersstraße* für Kraftfahrzeuge planungsrechtlich vorbereiten.

Da das Gelände schon bisher durch Verkehrsanlagen geprägt ist, sind im Änderungsbereich keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten.

Allerdings werden sich durch die Öffnung der *Lindenstraße* die Verkehrsbewegungen im Wohngebiet verlagern. Für einzelne Straßenabschnitte werden Veränderungen in Form von Mehr- und Minderverkehren prognostiziert. Insbesondere die *Weitkampstraße* und deren Nebenstraßen werden entlastet, dagegen werden sich auf der *Lindenstraße* bis zu 650 zusätzliche Verkehrsbewegungen pro Tag ergeben. Doch sind dadurch auf der *Lindenstraße* keine immissionsschutzrechtlich bedenklichen oder kritischen Auswirkungen zu erwarten.

Insgesamt wird sich die Menge der gefahrenen Kilometer verringern und damit positiv auf die klimatische Gesamtbilanz (geringerer CO₂-Ausstoß u. a.) auswirken.

Emsdetten, im September 2008

Stadt Emsdetten

Der Bürgermeister

FD 61 Stadtentwicklung / Umwelt

Im Auftrag

(FDL 61 Stadtentwicklung und Umwelt)