Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße“ der Stadt Münster
39. Änderung des Flächennutzungsplans Bereich „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße“

Eingegangene Anregungen zum Projekt ’Hafencenter‘ außerhalb des Planverfahrens

V O R B E M E R K U N G

Das Projekt ‚Hafencenter‘ basiert auf dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster sowie dem Masterplan ‚Stadthäfen Münster’, dessen grundlegende Zielaussagen bereits im Jahre 2004 gefasst wurden. Erste Überlegungen zum Projekt ’Hafencenter‘ wurden bereits im Jahr 2007 erarbeitet, mit Konkretisierung der Planung wurden die Konzepte der Verwaltung sowie den politischen Gremien der Stadt Münster vorgestellt.

In der Folge sind im Jahr 2009/2010 einzelne Stellungnahmen von Bürgern/-innen bei der Verwaltung der Stadt Münster eingegangen, die im Folgenden als „Anregungen außerhalb des Planverfahrens“ wiedergegeben und zum Bestandteil der Gesamtabwägung gemacht werden.

Die Einleitung des formalen Planverfahrens gemäß Baugesetzbuch erfolgte mit Aufstellungsbeschluss zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 und zur 39. Änderung des Flächennutzungsplans durch den Rat der Stadt Münster in seiner Sitzung am 07.07.2010.

- Die „Anregungen außerhalb des Planverfahrens“ umfassen die Stellungnahmen 001.1 - 001.3, 002, 003, 004 und 005.

Mit Abwägungsstand zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB wird auf die Abwägung in Teil I – Allgemeine Abwägung und Teil II - Einzelabwägung verwiesen.

Stellungnahmen außerhalb des Planverfahrens

Stand: 20. August 2015

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
001.1	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: *(…) Die Grundstücke* (Anmerkung: des Mandanten) *liegen in einem Abstand von ca. 200 m eng beieinander. Beide Verkaufsgeschäfte zusammen haben eine Verkaufsfläche von rd. 2.300 m², so dass man nach unserer Auffassung hier von einem Grundversorgungszentrum bzw. Stadtbereichszentrum sprechen kann. Wir haben daraufhin das neue Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt MS durchgesehen und (…)*	Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 und 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ und Kapitel 3 „Einzelhandel“. Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Richtig ist, dass der Rewe-Markt am Hansaring nicht Bestandteil	**Den Anregungen wurde im weiteren Verfahren teilweise entsprochen bzw. bezieht sich auf Belange außerhalb des Bebauungsplans. Im Übrigen wird den Anregungen nicht gefolgt.** **1.2.6 – 1.2.10**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	festgestellt, dass unter der Gliederungsnummer B7 nur davon die Rede ist, dass sich auf der Südseite des Hansaringes einige kleinteilige Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote befinden und der Penny-Markt (…) im Bau sei. Weiter heißt es dann: „Die Ausgestaltung des zentralen Versorgungsbereiches zu einem modernen und attraktiven Versorgungsschwerpunkt ist jedoch erst mit der Umsetzung der Planungsziele im Bereich Hansaring/OSMO vorgesehen." Das Einzelhandelskonzept übersieht den dort seit langem vorhandenen Rewe-Markt und übersieht weiter die Wechselwirkung zwischen dem Fachmarkt (Rewe-Markt) und dem Discounter (Penny-Markt). Hier befindet sich somit bereits ein zentraler Versorgungsbereich, der nicht etwa erst noch geschaffen werden muss. Wir weisen an dieser Stelle darauf hin, (…) dass im Rahmen der angekündigten Vorplanung für den Bereich OSMO-Hallen und dem ehemaligen Gelände der Post/Telekom das Einzelhandelskonzept zu Grunde gelegt wird. Dieses Einzelhandels- und Zentrenkonzept ist aber gerade für diesen Bereich aus den dargestellten Gründen erheblich fehlerhaft. *Dies ist nach unserer Auffassung auch deshalb von Bedeutung, weil im Bereich des ehemaligen Guttermann-Geländes am Schiffahrter-Damm bereits eine geplante Verkaufsfläche von 2.000 m² als Bedrohung für den vorhandenen Einzelhandel gesehen worden ist.* *Die räumliche Entfernung dieses vorhandenen und schützenswerten Einzelhandels an der Warendorfer Straße zu dem Bereich Hansaring ist nicht besonders groß. Eine Ansiedlung eines SB-Warenhauses oder großflächigen Einzelhandels auf dem benachbarten Grundstück könnte deshalb auch auf die gewachsenen Einzelhandelsstrukturen der Wolbecker Straße*	des im Einzelhandels- und Zentrenkonzept räumlich definierten zentralen Versorgungsbereichs Hansaring/OSMO ist. Unabhängig davon wird jedoch in den zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 und zur 39. FNP-Änderung erstellten Einzelhandelsgutachten der Rewe-Markt als Nahversorgungsstandort in integrierter Streulage in die Bewertung mit eingestellt. Der Anregung wurde somit in diesem Punkt bereits gefolgt.	

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	und der Warendorfer Straße negative Auswirkungen entfalten. Wir dürfen Sie daher bitten, im Rahmen der Planüberlegungen auch die Einzelhandelsstrukturen zu berücksichtigen, die im neuen Einzelhandelskonzept offensichtlich übersehen worden sind, aber dennoch schützenswert sind.		
001.2	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: *Durch die Teilnahme an der öffentlichen Sitzung des Planungsausschusses haben wir nunmehr von der konkretisierten Planung der Firma Stroetmann am Hansaring Kenntnis erhalten. (…) bitten wir um eine Mitteilung, ob hier im Rahmen eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes das Einkaufszentrum realisiert werden soll oder ob eine Änderung des vorhandenen Bebauungsplanes geplant worden ist. (…) bitten wir um Mitteilung, ob und in welcher Form eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen ist.* *Wir würden es begrüßen, wenn die der Planung zugrunde liegenden Fachgutachten über die unmittelbaren Auswirkungen zugänglich gemacht würden, damit die Auswirkungen des Vorhabens eingeschätzt werden können.* *(…) dass es unserem Mandanten nicht etwa darum geht, dieses Vorhaben zu verhindern, sondern es geht um die nachbarverträgliche Ausgestaltung dieser städtebaulichen Maßnahme. Dabei ist es das Ziel, in einer einvernehmlichen Abstimmung mit dem Investor sowie der Stadt Münster die vorhandenen Märkte, die im Eigentum unseres Mandanten stehen und unmittelbar an das Vorhaben angrenzen, dauerhaft abzusichern und darüber hinaus die im Bereich des Hansarinnges befindliche Wohnnutzung zu schützen.*	Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“ Kapitel 1 - 12.	**Auf die Beschlussvorschläge der Kapitel 1 - 12 des Teils I der Allgemeinen Abwägung wird verwiesen.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
001.3	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: *Wir (…) haben entnommen, dass eine Beteiligung unseres Mandanten als Eigentümer der unmittelbar betroffenen Nachbarmärkte Rewe und Penny sowie der damit verbundenen Immobilien einschl. der Wohnnutzung nur im Rahmen der allgemeinen Bürgerbeteiligung bei der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans erfolgen soll. Wir bedauern dies, da die Betroffenheit des (…* / Anmerkung. Mandanten) *sicherlich größer ist und dadurch leider auch die Möglichkeit genommen ist, außerhalb der öffentlichen Anhörung eine einvernehmliche Lösung zu erzielen. Wir werden deshalb ihrem Wunsch entsprechend im Rahmen der öffentlichen Auslegung und Anhörung Anregungen und Bedenken (…) vortragen.* *Uns liegt inzwischen auch das in der Presse zitierte Gutachten von Junker und Kruse vom 25.05.2010 vor. Wir sind über den Inhalt dieses Gutachtens ein wenig irritiert, da der Sachverständige (…) die Aufgabe des Rewe Marktes am Hansaring als schicksalhaftbedingt darstellt und sich sogar zu der Formulierung hinreißen lässt, dass eine Schließung des Rewe Marktes am Hansaring unter Berücksichtigung des Einzelhandelkonzeptes der Stadt Münster hinzunehmen sei. Wir dürfen an dieser Stelle einmal die Frage in den Raum stellen, wie die rund 150 Mitarbeiter der betroffenen Geschäfte zu dieser Frage stehen. Dass unser Mandant als Eigentümer der eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebe in diesem Bereich ebenfalls zu dieser Aussage eine diametral andere Meinung hat, ist sicherlich leicht nachzuvollziehen.* *Wir kritisieren in diesem Zusammenhang nachdrücklich, dass*	Die Beratung und Abstimmung der Inhalte zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept sowie zum Masterplan ‚Stadthäfen Münster' erfolgte in der Planungshoheit der Gemeinde auf der Ebene der Fachgremien im Vorfeld der politischen Beratungen und Beschlussfassungen. Eine weitergehende öffentliche Diskussion der Inhalte und Entwicklungsziele zum Masterplan ‚Stadthäfen Münster' erfolgte über das Hafenform. Über das Bebauungsplanverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 und zur 39. Flächennutzungsplanänderung sind weitergehende Beteiligungen der Öffentlichkeit und der Behörden gemäß den Vorgaben des Baugesetzbuches gegeben. Über die Beteiligungsverfahren ist eine Anhörung und Abwägung von Anregungen und Bedenken uneingeschränkt sichergestellt. Die benannten Gutachten bildeten als ‚Vorabgutachten' eine erste Grundlage für die Beratungen in den Fachgremien (s.o.) und in Vorbereitung des nachfolgenden Bauleitplanverfahrens. Die konkreten Auswirkungen des Vorhabens wurden auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung gutachterlich geprüft, die dazu erstellten Gutachten wurden Bestandteil der Beteiligungsverfahren. Eine Veröffentlichung von Vorabgutachten im Vorfeld des konkreten Bauleitplanverfahrens ist für die Abwägung der konkreten Planauswirkungen wenig sinnvoll. Das zitierte Einzelhandelsgutachten dokumentiert den Stand 2010. Als Ergebnis politischer Beratungen im Vorfeld des Hafenforums und in der Folge der Aktualisierung des Masterplans ‚Stadthäfen Münster' wurde über politischen Beschluss die Gesamtverkaufsflächengröße im Vorhaben von ursprünglich 8.000 m² bzw. 6.900 m² auf 4.900 m² reduziert. Der Anregung nach einer Reduzierung der Verkaufsflächen im Vorhaben wurde somit im späteren Verlauf des	**Den Anregungen wird nicht gefolgt bzw. wird auf die Beschlussvorschläge der Kapitel 1 - 12 des Teils I der Allgemeinen Abwägung verwiesen.** **1.0.1** **1.0.2** **1.0.3** **1.2.7 - 1.2.10**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	den Mitgliedern des Planungsausschusses in der öffentlichen Sitzung vom 02.06.2010 das zu diesem Zeitpunkt bereits vorliegende städtebauliche Gutachten vorenthalten worden ist. Auch jetzt ist das umfangreiche Gutachten den Ratsmitgliedern erst wenige Tage vor der am 30.06.2010 durchgeführten Planungsausschusssitzung vorgelegt worden, obschon es der Verwaltung seit über einem Monat vorliegt. Wir sind auch deshalb über diesen Vorgang irritiert, weil offensichtlich der Presse das Einkaufsgutachten schon länger vorliegt, den unmittelbar betroffenen Nachbarn es aber vorenthalten wird. Hier könnte der Eindruck entstehen, dass man vorsätzlich dieses Gutachten zurückgehalten hat, da es gerade in Bezug auf die Märkte unseres Mandanten massive Auswirkungen - bis zur Schließung - prognostiziert. *(…) dass wir bereits am 28.09.2008- vor nahezu zwei Jahren - der Stadt Münster die Vertretung des (…) angezeigt und unser Interesse an einer gemeinsamen Planungsabstimmung geäußert haben. Vor diesem Hintergrund ist es sehr enttäuschend, dass eine Einbeziehung der unmittelbaren Nachbarn, die durch dieses Vorhaben in erheblicher Weise betroffen sind, nicht erfolgt ist, sondern die Verwaltung auf die im Baugesetzbuch vorgesehene Öffentlichkeitsbeteiligung hinweist.* *Die städtebauliche Wirkungsanalyse stellt bei der Beschreibung des Vorhabenstandortes zutreffend heraus, dass der Planstandort unmittelbar an den Rewe Markt und den Penny Markt unseres Mandanten angrenzt. Es wird dann weiter die Gesamtverkaufsfläche des Standortes mit 8.000 qm (Seite 13) veranschlagt und die Umsatzprognose für das Planvorhaben kommt auf Umsatzzahlen von 26,5 Mio. pro Jahr (Seite 16).*	Verfahrens entsprochen. In der städtebaulichen Wirkungsanalyse zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 und zur 39. Flächennutzungsplanänderung (Junker und Kruse Stadtforschung / Planung, Dortmund, Endbericht Juni 2011 und der Aktualisierung vom 03.09.2012) wurde auf Basis der Kennziffern zur Kaufkraft (Kaufkraftbindung/Kaufkraftzuflüsse), zum einzelhandelsrelevanten Nachfragevolumen und zur Einzelhandelszentralität das Vorhaben ‚Hafencenter' und sein Einzugsgebiet erfasst und hinsichtlich der Umverteilungswirkungen als maßgebliches Kriterium für die Beurteilung der zu erwartenden städtebaulichen Auswirkungen bewertet. Als Bewertungskriterien wurden städtebauliche Kriterien (Auswirkungen auf die städtebauliche Funktionsfähigkeit der benachbarten Versorgungsbereiche und auf die Nahversorgung im Versorgungsbereich) sowie landesplanerische Kriterien (Konzentrationsgebot, Integrationsgebot, Kongruenzgebot und Beeinträchtigungsverbot) gutachterlich untersucht. Als Kerneinzugsgebiet wurde für den Untersuchungsraum das südöstliche Münsteraner Stadtgebiet mit den Standortbereichen, die nach dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster als zentrale Versorgungsbereiche bzw. Sonderstandorte ausgewiesen sind, erfasst (Östliche City-Randlage, Warendorfer Straße/Schifffahrter Damm, Wolbecker Straße (westlich), Hammer Straße, Hansaring/Osmo, Friedrich-Ebert-Straße, Wolbecker Straße (östlich), Mauritz-Ost/Wolbecker Straße, St. Mauritz Ost/Mondstraße, Bohlweg, Robert-Bosch-Straße, Robert-Bosch-Straße/DEK, Hammer Straße/Trauttmansdorffstraße und Loddenheide). Als weiterer Einzugsbereich wurde das Stadtbereichs- bzw. Grundversorgungs-/Nahbereichszentrum in Gremmendorf und Angelmodde berücksichtigt. Neben dem aktuellen Einzelhandelsbestand im Untersuchungsraum sind zusätz-	

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Als Zwischenergebnis kann festgehalten werden, dass dieses Einkaufszentrum massive Auswirkungen nicht nur auf die unmittelbare Nachbarschaft, sondern auch auf die Einkaufsströme in einem weiten Umfeld um den Standort haben wird. Denn ein Umsatzvolumen in der genannten Größenordnung hat erhebliche Auswirkungen auf die vorhandenen Versorgungseinrichtungen. Es ist deshalb aus unserer Sicht auch falsch, wenn der Gutachter das Untersuchungsgebiet im Wesentlichen auf das südwestliche Münsteraner Stadtgebiet begrenzt. Hier wäre eine detaillierte Untersuchung bezogen auf das gesamte Stadtgebiet sicherlich vorteilhaft gewesen. Denn auf Seite 17 des Gutachtens räumt der Gutachter ein, dass absatzwirtschaftliche Auswirkungen auch auf andere Standorte, wie z. B. Gremmendorf und Angelmodde, bestehen. *Aufgrund der Lage des Standortes am Hansaring und der damit auch bestehenden räumlichen Nähe zur Innenstadt muss nach unserer Auffassung die Auswirkung des Vorhabenstandortes auch auf die Innenstadt und die dort vorhandenen dezentralen Einkaufsmöglichkeiten Berücksichtigung finden, so dass die bisherige Abgrenzung des Untersuchungsgebietes nicht ausreichend ist (vgl. S. 18 des Gutachtens).* *So ist insbesondere die Warengruppe Bekleidung als auch Schuhe/Lederwaren ein klassisches innstadttypisches Sortiment, so dass eine Erweiterung des Untersuchungsraumes auch auf die Innenstadt gerade im Hinblick auf diese Warengruppen erforderlich ist.* *Die gesamte Überprüfung der Umsatzverteilung des Gutachtens leidet an der Begrenzung des Untersuchungsraumes, so*	lich die geplanten potenziellen Einzelhandelsansiedlungen bzw. Erweiterungsvorhaben in die Bewertung eingeflossen. In den benannten Erhebungen und Vorgehensweisen entsprechen die Gutachten den geltenden Standards und ist eine sachgerechte Abwägung der zu erwartenden städtebaulichen Auswirkungen der geplanten Einzelhandelsnutzungen uneingeschränkt gegeben. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“ und Kapitel 3 „Einzelhandel“.	

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	dass die Ergebnisse der Untersuchungen in Frage zu stellen sind. Der Bereich Hansaring ist ohne Zweifel eine Cityrandlage, so dass von dort aus auch die Bereiche westlich des Bohlwegs und westlich der Hammer Straße in wenigen Minuten erreicht werden können. Allein im Angebotsschwerpunkt Nahrungs- und Genussmittel liegt nach Angaben des Gutachters der potenzielle Vorhabenumsatz bei einem Anteil von 46 % der sortimentsspezifischen Kaufkraft im Einzugsbereich! (Seite 34 des Gutachtens). *Es ist deshalb überhaupt nicht nachvollziehbar, wie der Sachverständige zu dem Ergebnis kommt, dass das geplante Vorhaben zwar spürbare Auswirkungen im Einzelhandel des Untersuchungsgebietes habe, diese aber nicht schädlich bzw. negativ seien. Für den Rewe Markt und den Penny Markt am Hansaring sieht der Sachverständige nämlich auf Seite 36/37 des Gutachtens einen Umsatzeinbruch von 30% voraus.* *Mit anderen Worten: Im Bereich des Hansarings gibt es faktisch einen zentralen Versorgungsbereich, der im Wesentlichen aus dem vorhandenen Rewe Markt und dem Penny Markt besteht, beide Märkte zusammen haben rund 2.000 qm Verkaufsfläche. Außerdem gibt es im unmittelbaren Umfeld eine gewachsene Struktur inhabergeführter Geschäfte. Sicherlich wird nicht bestritten, dass die Versorgung des Hansa Viertels damit voll ausreichend gewährleistet ist. Jedenfalls ist diesseits nicht bekannt, dass die Anwohner aus der Nachbarschaft eine Unterversorgung geltend gemacht hätten. Dieser vorhandene zentrale Versorgungsbereich wird nunmehr durch das geplante Vorhaben so massiv gefährdet, dass der Gutachter selbst eine Schließung für möglich hält. Zwar verkennen wir selbstverständlich nicht die Regelung des § 11 Abs. 3*		

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	der Baunutzungsverordnung, nach der die Zulässigkeit eines Einkaufszentrums wettbewerbsneutral ist und es auch keinen Schutz vorhandener Einzelhandelsbetriebe vor hinzukommender Konkurrenz gibt, allerdings muss im Rahmen der Abwägung sehr wohl berücksichtigt werden, dass das geplante Vorhaben im jetzigen Umfang zu einer Konzentrationswirkung auf diesen Standort führen wird, mit der Folge, dass die Anwohner aus der Umgebung keine Alternativen mehr vorfinden und das geplante Vorhaben eine Zentralisierung mit sich bringen wird. *Wir regen deshalb nachdrücklich an, aufgrund der Auswirkungen (…) die konkreten Ausübungen des Vorhabens auch auf die übrigen Stadtteile untersuchen zu lassen und insbesondere zu überprüfen, ob durch eine Reduzierung der Verkaufsflächen und eine Verkleinerung des Vorhabens dieses nicht wesentlich stadtteilverträglicher umgesetzt werden kann.* *Wir weisen abschließend noch darauf hin, dass wir es begrüßen würden, wenn nunmehr das Verkehrsgutachten und das Lärmgutachten der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt würde, damit auch diese Punkte in der öffentlichen Diskussion des Hafenforums berücksichtigt werden können.*		
002	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: *Als Eigentümer von Immobilien an der Wolbecker Straße verfolgen wir die Pläne zum Bau eines Hafencenters mit großer Sorge. Wir befürchten negative Auswirkungen (…) auf unser Viertel. Selbst die vom Bauherrn beauftragten Gutachter warnen in ihrer Städtebaulichen Wirkungsanalyse vor der Gefahr möglicher Beeinträchtigungen dieses Zentrums durch Betriebsaufgaben, sollte das Hafen-Center wie geplant umgesetzt werden. Wieso riskieren Sie mit der Ansiedlung eines*	Siehe Abwägung zur Stellungnahme 001.3 sowie „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“ und Kapitel 3 „Einzelhandel“.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.0.1** **1.2.5 - 1.2.10**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Hafen-Centers, dass eines der wenigen noch halbwegs funktionierenden Viertel Schaden nimmt? Reicht Ihnen nicht die Diskussion im Bereich der Warendorfer Straße in Bezug auf das Guttermanngelände? Alle dort bereits hinreichend vorgetragenen Argumente (Gefahr einer wegbrechenden Nahversorgung, Verödung eines Viertels usw.) können Sie auf die Situation an der Wolbecker Straße übertragen. *In ersten Gesprächen mit Kaufleuten und Anwohnern konnten wir eine deutliche Verunsicherung und Sensibilisierung für das Thema spüren. Wir bitten Sie daher, das Projekt noch einmal kritisch zu hinterfragen. Wir würden es begrüßen, wenn Sie gemäß Ihrer Prämissen zur Bürgerbeteiligung, die betroffenen Bürger und Kaufleute im Viertel informieren und in die Entscheidung über dieses Projekt mit einbeziehen würden.*		
003	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Der aktuelle Stand der Planung (…) lässt leider darauf schließen, dass wieder einmal die Belange des Viertels nicht oder nur unzureichend berücksichtigt werden. Da unseren Erhebungen nach ein solches EZ weder notwendig (weitgehend entsprechend der städtischen Bedarfsanalyse) noch erwünscht ist, stellt es nur eine erhebliche Belastung dar. (…)* *(…) Da das EZ mit einer Verkaufsfläche von 8.000 m² (ursprünglich waren 3.000 m² angedacht) starten soll, ist eine bedrohliche Belastung des vierteltypischen Einzelhandels und damit der bisher qualitativ guten Versorgungslage zu erwarten.* *2. Ein schlüssiges Verkehrskonzept, was in Ansätzen im Masterplan vom Januar 2004 noch erkennbar war, ist nicht er-*	Zu 1: Siehe Abwägung zur Stellungnahme 001.3 sowie „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“ und Kapitel 3 „Einzelhandel“. Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Kapitel 4 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.1** **1.2.5 - 1.2.10** **Der Anregung wird nicht gefolgt.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	sichtlich. Davon ausgehend, dass Kundschaft eher von „auswärts“ zu erwarten ist, wird der Verkehrsdruck auf den jetzt schon überlasteten Hansaring und damit auch auf die angrenzenden Viertel in unerträglichem Maße zunehmen. *Es gibt schon jetzt zu viele „Magnetfunktionen“.* *3. Zudem engt die Stadt ihre gestalterischen Möglichkeiten viel zu sehr ein, wenn das Projekt losgelöst von einer zukünftigen Nutzung der OSMO-Hallen realisiert werden sollte. So kann das Quartier nicht „wachsen“, wenn ihm nur Großprojekte aufgepfropft werden und die notwendigen strukturellen Maßnahmen ausbleiben. (…) eher von einer Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität auszugehen.* *(…) Wenn das EZ schon unbedingt an diesem Standort entstehen soll, ist eine stadtteilgerechtere Planung dringlich erforderlich. Aber muss es da entstehen? In diesem Sinne bitten wir Sie, die Belange dieses so dicht besiedelten Stadtteils bei ihren Planungen zu berücksichtigen.*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“, Kapitel 2 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ und Kapitel 3 „Einzelhandel“.	**1.2.11** **Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.0.4** **1.2.5** **1.2.141**
004	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: *Ich bin mit dem bestehenden Angebot sehr zufrieden. Sollte ein neues Geschäftszentrum entstehen, geht zu viel vom Charme des Viertels verloren. Gerade das etwas spröde und nicht so perfekte Image lockt viele Besucher in den Hafen. Die bestehende Infrastruktur reicht völlig aus. Die Stadt sollte gelernt haben aus den Erfahrungen. Wie mache ich funktionierende Viertel zu uninteressanten Gegenden wie z. B. das Kreuzviertel, die Szene an der Grevener Str., Geistviertel um nur einige zu nennen. Aus Fehlern sollte man lernen. Ich lehne diese Strömungen ab. Ich möchte mitreden und mir ‚mein‘ Viertel nicht kaputtsanieren lassen. Ich erhebe Einspruch be-*	Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“, Kapitel 2 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ und Kapitel 3 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.1** **1.2.5** **1.2.7** **1.2.110**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	züglich der Bauplanungen Hansaviertel.		
005	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: *Ich bin unbedingt gegen das geplante neue Einkaufszentrum im Hafenviertel. Ein weiteres Einkaufszentrum macht das Viertel nicht lebenswerter, sondern im Gegenteil unlebenswerter. Es vertreibt alternative Kultur und kleine Läden und zerstört das Stadtviertelbild.*	Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“, Kapitel 2 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ und Kapitel 3 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2 der Stellungnahme 75 und Pkt. 2.1 der Stellungnahme 230.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.5** **1.2.67** **1.2.82**

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße“ der Stadt Münster - Vorentwurf
39. Änderung des Flächennutzungsplans Bereich „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße“ - Vorentwurf

Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Beteiligung der Behörden gemäß § 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB

V O R B E M E R K U N G

Zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 wurde die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB in Form einer Informationsveranstaltung am 05. Juli 2012 in der Mehrzweck Halle der Stadtwerke Münster durchgeführt. Die im Folgenden vorgetragenen Anregungen und Bedenken sind Fragestellungen von Bürgern/innen aus der Informationsveranstaltung (linke Spalte), die mit Stellungnahme der Stadt/des Vorhabenträgers (mittlere Spalte) in der Veranstaltung direkt beantwortet wurden. Die Inhalte sind dem Protokoll zur Informationsveranstaltung mit Stand 10. August 2012 entnommen.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs.1 BauGB erfolgte in der Zeit vom 11. Oktober - 15. November 2013.

Mit Abwägungsstand zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB wurden alle vorgetragenen Stellungnahmen aus den frühzeitigen Beteiligungsverfahren in eine weitergehende Abwägung gemäß Teil I – Allgemeine Abwägung und Teil II - Einzelabwägung eingestellt. Auf die Abwägung in den Teilen I und II wird verwiesen.

Stellungnahmen aus Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Stand: 20. August 2015

Nr.	Abwägungsinhalt	Stellungnahme Stadt Münster	Beschlussvorschlag
1	**Masterplan Stadthäfen**		
1.1	*Der Einzelhandelsumfang wird nicht benötigt. Die Belange der Durchgrünung, Durchlüftung, Kinderspielplätze und Verkehrserschließung sind zu wenig berücksichtigt.*	*„Der Masterplan stellt lediglich die Grobstrukturen dar. Durch die entsprechenden planerischen Konkretisierungen sind die genannten Aspekte zu berücksichtigen. Es wird auf die folgenden Erläuterungen zu den Themenschwerpunkten verwiesen.“* Weitergehende Abwägung: Siehe „Teil I – Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3 „Einzelhandel“, Pkt. 2 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ und Pkt. 4 „Verkehr“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.1.1** **1.1.2**

Nr.	Abwägungsinhalt	Stellungnahme Stadt Münster	Beschlussvorschlag
2	**Vorläufiger Entwurf Verkehrsuntersuchung Masterplan**		
2.1	*Die Schillerstraße wird durch die Entwicklung im Bereich der Stadthäfen die verhältnismäßig stärkste Erhöhung an Kfz-Frequentierung erfahren. Die Schillerstraße besitzt heute schon funktionale Defizite.*	*„Aufgrund der möglichen Öffnung / des Ausbaus der Theodor-Scheiwe Straße wird dies prognostiziert. Im Bereich des geplanten „Neuhafens“ wird projektbezogen der Straßenraum der Schillerstraße verbreitert, die Schillerstraße wird hier für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer gestalterisch und funktional aufgewertet.“* Weitergehende Abwägung: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4 „Verkehr“ sowie „Teil II – Einzelabwägung“, Pkt. 2.1 und 2.2 der Stellungnahme 203.	**Die Anregung wird zur Kenntnis genommen - eine Beschlussfassung erübrigt sich.**
2.2	*Warum steuert die Verkehrsplanung nicht gegen den allgemeinen Trend der Zunahme durch Kfz-Verkehr?*	*„Die Stärkung des ÖPNV und des Radverkehrs ist ein zentrales Ziel der Verkehrsplanung. Der Anteil an ÖPNV und Radverkehr nimmt in Münster im Vergleich zu anderen Städten einen absoluten Spitzenwert ein. Die im bundesweiten Vergleich deutlich höheren prozentualen Verkehrszunahmewerte sind u. a. auf die besonders dynamische Stadtentwicklung Münsters zurückzuführen. Münster als solitäres Oberzentrum hat zudem ein besonders hohes Kfz-Pendleraufkommen, welches sich in den vergangenen 25 Jahren von 150.000 Kfz-Fahrten auf 300.000 Kfz-Fahrten verdoppelt hat und auch künftig überproportional zunehmen wird. Der Pendlerverkehr besteht zu 80% aus individuellen Kfz-Verkehr und 20% aus ÖPNV-Nutzungen.* *Der Ausbau der B 51 mit der qualifizierten Anbindung der Wolbecker Straße und an den Schifffahrter Damm (L 481n) ist eine Maßnahme zur Entlastung des Stadtgebietes, auch im Betrachtungskorridor. Zudem bedeutet die Maxime der Innenentwicklung vor Außenentwicklung eine Vermeidung von unnötigen zusätzlichen Kfz-Verkehren. Die Innenentwicklung und die Sicherung von zentralen Versorgungsbereichen sichern den nachhaltigen Aspekt der „Stadt der kurzen Wege“.“* Weitergehende Abwägung: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“,	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.1.3**

Nr.	Abwägungsinhalt	Stellungnahme Stadt Münster	Beschlussvorschlag
		Pkt. 4 „Verkehr“.	
2.3	*Der Ausbau der B 51 ist Zukunftsmusik. Wie sicher ist der Ausbau der B 51, - wie ist der Planungsstand? Der Ausbau der B 51 sollte nicht in die Prognose einfließen! Wie kann der Ausbau der B 51 eine Entlastung für die innerstädtischen Bereiche / für den Hansaring bringen?*	*„Zum Ausbau der B 51 besteht ein Planfeststellungsbeschluss. Es sind Klageverfahren anhängig. Hierzu werden Entscheidungen im Jahr 2013 erwartet. Aus dieser Sicht ist die Frage jedoch nicht, ob es zum Ausbau kommt, sondern wann. Die Berücksichtigung dieser Maßnahme ist demnach angebracht. Der Ausbau der B 51 wird einen besseren Verkehrsfluss auf der Umgehungsstraße gewährleisten. Verkehre aus den stärker belasteten innerstädtischen Straßen werden auf die Umgehungsstraße ausweichen.“* Weitergehende Abwägung: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.4 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt** **1.1.4**
3	**Projekt „Hafencenter“**		
3.1	*Das Konzept des „Hafencenter“ stellt eine Huldigung an den Kfz-Verkehr dar. Wie kann eine Zunahme an Nutzungen zu einer Verringerung der Kfz-Belastung auf dem Hansaring führen? Wieso ist eine Lichtsignalanlage vorgesehen? Der hierdurch induzierte Stop & Go-Verkehr wird zu einer noch stärkeren Lärmbelastung führen, die ohnehin heute schon sehr hoch ist! Warum werden nicht die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung gezeigt. Die enge Abfolge von Lichtsignalanlagen Dortmunder Straße / „Hafencenter“ / Wolbecker Straße wird den Verkehrsfluss drastisch einschränken! Wie viele Lkw werden pro Tag das Hafencenter bedienen? Die Verkehrsuntersuchung berücksichtigt nicht die Spitzenbelastung! Warum ist keine Durchgrünung des Bereichs vorgesehen?*	*„Einzelhandelsprojekte benötigen auch aus bauordnungsrechtlichen Gründen Stellplätze. Neben den Stellplätzen zum Einzelhandelsanteil sind auch öffentliche Stellplätze vorgesehen. Somit werden mit dem Projekt nur z.T. neue Verkehre verursacht. Bestehende Einkaufsverkehre oder Besucherverkehre (Stadthafen) die bisher in diesem Bereich stattgefunden haben, konzentrieren sich nach der Realisierung auf diesen Projektstandort als zentraleren Zielstandort (siehe hierzu auch die vergleichende Untersuchung E-Center Friedrich-Ebert Straße). Zudem führt der Ausbau der B 51 zur Entlastung innerstädtischer Verkehrswege. Die durch die Nutzungen des Masterplans sukzessive ausgelösten Verkehrszunahmen werden, wie bereits erwähnt, weitgehend durch die prognostizierten Entlastungen Ausbau B 51 / L 481n kompensiert. Die Lichtsignalanlage ist nicht aufgrund der Verkehrsbelastung erforderlich, sondern dient der sicheren Abwicklung/Begegnung aller Verkehrsteilnehmer. Die Lärmauswirkungen der Lichtsignalanlage sind in die vorläufige Voreinschätzung der Schalltechnischen Untersuchung eingeflossen, die im Amt für Stadt-*	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.1.5** **1.1.6**

Nr.	Abwägungsinhalt	Stellungnahme Stadt Münster	Beschlussvorschlag
		entwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung eingesehen werden kann. Nach Angaben des Investors wird das E-Center täglich durch 3 Lkw beliefert wird. Er weist auf die heutige erhöhte Lkw- Frequentierung des Postgebäudes hin. Die vorläufige Ersteinschätzung zur Verkehrsuntersuchung berücksichtigt Spitzenbelastungen. Die betreffenden Grundstücke sind bereits heute voll versiegelt. Wir befinden uns in einem urbanen Umfeld. Für das Projekt „Hafencenter“ sind umfangreiche Funktionsflächen erforderlich.“ Weitergehende Abwägung: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 4 „Verkehr“ und Pkt. 5 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	
3.2	*Das E-Center ist größer als die Einzelhandelsnutzung am Schifffahrter Damm! Mit 4.900 qm Verkaufsfläche des geplanten E-Centers entstehen so viele Verkaufsflächen wie jetzt schon an der Wolbecker Straße vorhanden sind! Es ist im Viertel bereits eine Sättigung erreicht, jede weitere Verkaufsfläche führt zu einer Verschärfung des Verdrängungswettbewerbes! Die Gefahr ist ein umfangreicher Leerstand auf der Wolbecker Straße, - dies wird nicht nur von wenigen, sondern von vielen Geschäftsleuten im Viertel befürchtet! Vor allem wird um die Existenz von Geschäften mit Magnetwirkung gebangt! Das Gutachten prognostiziere mögliche große Umverteilungsverluste für Einzelhandelsnutzungen an der Wolbecker Straße! Im Hafenforum bestand eine breite Ablehnung gegenüber dem „Hafencenter“ – warum wird nicht mehr auf diese Meinungen eingegangen? Das „Hafencenter“ will im Hansaviertel niemand! Wer hat das entsprechende Einzelhandelsgutachten beauftragt, Stadt oder Investor? Sind in den vorliegenden Gutachten die Erweiterungsabsichten der REWE - Märkte bereits berücksichtigt? Durch die Erweiterung der REWE - Märkte entfällt die Notwendigkeit eines E-Centers!*	*„Auf der Wolbecker Straße befinden sich ca. 6.000 qm Verkaufsfläche westlich des Hansaringes und ca. 1.000 qm Verkaufsfläche östlich des Hansaringes. Die Erweiterungsabsichten der REWE - Märkte verdeutlichen, dass aus Sicht der Handelsbetriebe noch Bedarfe bestehen und hier keine Sättigung besteht. Eine zukunftsorientierte Stadtplanung darf im Sinne der Gewährleistung eines freien Marktes keinen Konkurrenzschutz betreiben. Die Stadtplanung muss jedoch negative städtebauliche Auswirkungen ausschließen. Zukunftsfähige Versorgungsstandorte sind zu sichern. Es wurde und wird bestätigt, dass dies u.U. mit negativen Auswirkungen für Einzelne verbunden sein kann. Die Stadtplanung hat sich jedoch in diesem Kontext darauf zu konzentrieren, unabhängig von Marktschwankungen und einzelbetrieblichen, wirtschaftlichen Aufstellungen zukunftsfähige Versorgungsstandorte zu sichern. Die Ergebnisse des Hafenforums haben zu dem politischen Beschluss geführt, die Verkaufsflächen des „Hafencenters“ auf 4.900 qm zu reduzieren. Der Standort für großflächigen Einzelhandel wurde bereits mit dem Zentren- und Einzelhandelskonzept vom Rat der Stadt Münster 2009 bestätigt. Die Erfahrung zeigt, dass sich in Beteiligungsverfahren insbesondere Kritiker von Projekten positionieren. In der Gesamtabwägung müssen jedoch alle*	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.1.7** **1.1.8** **1.1.9**

Nr.	Abwägungsinhalt	Stellungnahme Stadt Münster	Beschlussvorschlag
		Belange betrachtet und ihre Vor- und Nachteile abgewogen werden. Die grundsätzliche städtebauliche Vereinbarkeit wird durch die Städtebauliche Wirkungsanalyse (Einzelhandelsgutachten) zum „Hafencenter"-Projekt belegt. Das Gutachten ist von den Investoren in Abstimmung mit der Stadt beauftragt worden. Diese Vorgehensweise ist bei vergleichbaren Projekten unter Berücksichtigung der abschließenden fachlichen Bewertung durch die Verwaltung in Abstimmung z.B. mit der IHK, der Bezirksregierung oder dem Einzelhandelsverband gängige Praxis. Auch von Herrn Stroetmann wird bestätigt, dass die vorliegende Städtebauliche Wirkungsanalyse mit Berücksichtigung der Verringerung der Einzelhandelsflächen auf 4.900 qm und der Erweiterungsabsichten der REWE – Märkte, überarbeitet wird. Herr Schowe bekräftigt seine Bereitschaft, einen separaten Dialog mit den Einzelhändlern der Wolbecker- bzw. Warendorfer Straße zu führen." Weitergehende Abwägung: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 3 „Einzelhandel", Pkt. 1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten" sowie „Teil II – Einzelabwägung", Pkt. 2 der Stellungnahme 29 und Pkt. 2.2 der Stellungnahme 230.	
3.3	*Wann wurden die Liegenschaften für das „Hafencenter" vom Investor erworben? Ist es legitim die städtische Fläche der Tankstelle durch den Investor zu überplanen?*	*„Der Investor führt aus, dass die entsprechenden Liegenschaften in 2001 und 2008 erworben wurden. Von Seiten der Stadt Münster wird ausgeführt, dass es legitim ist Flächen Dritter konzeptionell zu überplanen. Einem Verkauf städtischer Grundstücke werde dadurch nicht vorgegriffen, sondern darüber entscheiden die städtischen Gremien zu gegebener Zeit.* Weitergehende Abwägung: Siehe „Teil I – Allgemeine Abwägung", Pkt. 1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten" sowie „Teil II – Einzelabwägung", Pkt. 4 der Stellungnahme 64.	**Die Anregung wird zur Kenntnis genommen - eine Beschlussfassung erübrigt sich.**

Nr.	Abwägungsinhalt	Stellungnahme Stadt Münster	Beschlussvorschlag
4	**Allgemeines**		
4.1	*Wie ist das weitere Procedere bzw. wie können sich die Bürger in das weitere Verfahren einbringen? Gibt es die Möglichkeit eines Bürgerentscheides?*	*„Für das Projekt „Hafencenter“ ist bei positivem Verlauf zum Ende des Jahres mit der förmlichen Offenlegung zu rechnen. Für die übrigen Maßnahmen kann erst 2013 oder 2014 mit der Offenlegung gerechnet werden. Im Rahmen dieser 1- monatigen Offenlegung kann jeder Bürger seine Stellungnahme zu der Planung einreichen. Wichtig ist, dass Bedenken in diesem Rahmen förmlich eingereicht werden müssen, damit sie im Rahmen der Abwägung berücksichtigt werden. Der Zeitraum der Offenlegung wird über die Presse und im Internet bekannt gemacht. Durch Beschluss des Landtages NRW zu § 26 der Gemeindeordnung ist nun ein unmittelbarer Zugang für Bürgerbegehren/Bürgerentscheide zu Aufstellungsbeschlüssen von Bebauungsplänen gegeben.“* Weitergehende Abwägung: Siehe „Teil I – Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1 „Allgemeine Belange zum Planvorhaben und Gutachten“ und Pkt. 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**Die Anregung wird zur Kenntnis genommen - eine Beschlussfassung erübrigt sich.**
4.2	*Der Zeitpunkt dieser Veranstaltung kurz vor den Sommerferien ist äußerst ungünstig terminiert! Zudem ist eine Veranstaltung mit dem Umfang der Themen überfrachtet!*	*„Der Termin ist seit langem abgestimmt. Eine ungünstige Terminierung ist nicht zu erkennen, das große Interesse heute gibt der Terminierung recht. Der Umfang der Themen ist den jeweiligen planungsrelevanten Abhängigkeiten geschuldet.“* Weitergehende Abwägung: Die Informationsveranstaltung als frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB als auch die öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB fanden vollständig außerhalb der Schulferien NRW statt, die Art bzw. Dauer der Beteiligung entsprachen uneingeschränkt den Vorgaben des Baugesetzbuches. Die Durchführung mehrerer Beteiligungsverfahren innerhalb einer Veranstaltung ist zulässig, in diesem besonderen Fall aufeinander	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.1.10**

Nr.	Abwägungsinhalt	Stellungnahme Stadt Münster	Beschlussvorschlag
		aufbauender Plangrundlagen auch sinnvoll. Rechtliche Bedenken gegen Zeitpunkt und Umfang der Veranstaltung sind nicht gegeben. Weitergehend siehe „Teil I – Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	
4.3	*Die Bürgerbeteiligung ist überflüssig! Da die Stadt die strategischen Flächen nicht erworben hat, gibt es seitens der Stadt/Bürger auch keine Möglichkeit mehr der Steuerung der Entwicklung. Die Politik handelt gegen das Bürgergefühl! Es fehlen Politiker in dieser Veranstaltung!*	*„Die Stadt besitzt die kommunale Planungshoheit. Ohne Änderungen der Bebauungspläne durch entsprechende politische Beschlüsse sind die zentralen Projekte nicht realisierbar. Auf die Anwesenheit einiger Politiker im Publikum hin wird hingewiesen.“* Weitergehende Abwägung: Die Verfahrensabläufe und Beteiligungsverfahren zu Planverfahren der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung sind – unabhängig von den Eigentumsverhältnissen der Liegenschaften - über das Baugesetzbuch BauGB vorgegeben. Im Falle eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans gemäß § 12 BauGB hat der Vorhabenträger bis zum Satzungsbeschluss darzulegen, dass er bereit und in der Lage ist – dazu gehört auch der Nachweis der Eigentümerschaft aller im Vorhabenbereich liegenden Grundstücke – das Planvorhaben in den Maßgaben des Durchführungsvertrages durchzuführen. Die Beteiligungsverfahren zum VBP Nr. 535 entsprechen uneingeschränkt den gesetzlichen Vorgaben, die Grundstücke im Vorhabenbereich sind bis zum Satzungsbeschluss vollständig im Eigentum des Vorhabenträgers. Weitergehend siehe „Teil I – Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.1.11**
4.4	*Das Herz-Jesu-Viertel bzw. das Hubertiviertel ist und wird durch umfangreiche Bauarbeiten in Mitleidenschaft gezogen (Abbruch Bunker Ottostraße, Kanal-Tiefbauarbeiten, Ausbau Dortmund-Ems-Kanal). Die anvisierten Projekte sollten zurückgestellt bzw. aufgegeben werden! Die Politik handelt gegen das Bürgergefühl!*	*„Negative Auswirkungen wird es geben. Am Beispiel der Entwicklung der Schulstraße ist jedoch auch erkennbar, dass ein zunächst sehr negativ aufgenommenes Projekt mittlerweile durch die Nachbarschaft akzeptiert bzw. positiv aufgenommen wird.* Weitergehende Abwägung: Siehe „Teil I – Allgemeine Abwägung“,	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.1.12**

Nr.	Abwägungsinhalt	Stellungnahme Stadt Münster	Beschlussvorschlag
		Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“, Pkt. 2.4 „ Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen und Pkt. 5 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	

Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Stand: 20. August 2015

Stellungnahme	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
Behördenabstimmung | Stellungnahmen sonstige TÖB			
Stadtwerke Münster GmbH Nahversorgungs-management.	Keine Bedenken.		
Stadtwerke Münster GmbH Netzgesellschaft	Folgende Hinweise/Anregungen werden vorgetragen: 1. Bis auf die Hausanschlussleitung für das Gebäude Hansaring 64 befinden sich im Plangebiet keine Versorgungsleitungen der Stadtwerke Münster Netzgesellschaft mbH. 2. Mit Nutzung und sukzessiver Erweiterung der umliegenden Infrastruktur ist die Versorgung des Gebietes mit Wärme, Wasser und Strom sichergestellt. Mit Verweis auf das Ergebnisprotokoll zum Startgespräch am 11.09.2012 sind die erforderlichen Trafostationsstandorte planungsrechtlich festzusetzen und grundbuchlich zu sichern. Eine uneingeschränkter externer Zugang und Lkw-Erreichbarkeit der Standorte ist zu gewährleisten.	Zu 1: Planungsrechtliche Belange werden nicht berührt. Die Umsetzung der Baumaßnahme und damit etwaige Eingriffe in das vorhandene Infrastrukturnetz werden im Zuge des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens mit den betroffenen Fachämtern der Stadt Münster sowie den Ver- und Entsorgern weitergehend abgestimmt. Zu 2: Bei den erforderlichen Trafostationen handelt es sich um private Anlagen die ausschließlich der Eigenversorgung des Planvorhabens dienen. Eine belastbare und abschließende Festlegung der Trafostandorte ist zum Stand der öffentlichen Auslegung des VBP Nr. 535 nicht möglich, eine Sicherung der Standorte über eine planungsrechtliche Festsetzung ist daher wenig sinnvoll. Im Durchführungsvertrag ist festgelegt, die Standorte der Trafostationen mit den Stadtwerken Münster GmbH Netzgesellschaft abzustimmen und die Zugänglichkeit der Trafostationen für Mitarbeiter der Stadtwerke Münster GmbH dauerhaft zu gewährleisten.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen - eine Beschlussfassung erübrigt sich.** **Der Anregung wird bezogen auf die Aspekte uneingeschränkter externer Zugang und Lkw-Erreichbarkeit gefolgt - der Anregung im Übrigen wird nicht gefolgt.** **1.1.13**
amprion GmbH	Mit Stellungnahme vom 11.09.2012 wurde bereits eine Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange abgegeben. Diese Stellungnahme behält für das von der amprion betreute 220- und 380-kv-Netz ihre Gültigkeit.	Planungsrechtliche Belange werden nicht berührt. Das benannte 220- und 380-kv-Netz liegt außerhalb des Geltungsbereiches des VBP Nr. 535. Die Umsetzung der Baumaßnahme und damit etwaige Eingriffe in das vorhandene Infrastrukturnetz – auch außerhalb des Vorhabenbereiches - werden im Zuge des bauordnungsrechtlichen	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen - eine Beschlussfassung erübrigt sich.**

Stellungnahme	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Genehmigungsverfahrens mit den betroffenen Fachämtern der Stadt Münster sowie den Ver- und Entsorgern weitergehend abgestimmt.	
Polizeipräsidium Münster	Folgende Bedenken werden vorgetragen: Mit der vorliegenden Verkehrsführung im Kreuzungsbereich zum Hansaring sind mit der zweiten separaten Linksabbiegerspur nach der Zufahrt zum EKZ mehrere Konfliktsituationen zu erwarten. Eine weitergehende Abstimmung ist erforderlich.	Die Abstimmung zur Verkehrsführung im Kreuzungsbereich des Planvorhabens zum Hansaring ist zur öffentlichen Auslegung des VBP Nr. 535 mit dem Polizeipräsidium sowie dem Ordnungsamt der Stadt Münster abschließend erfolgt, die Ausgestaltung des neuen Knotenpunktes (außerhalb des Geltungsbereiches des VBP) ist im Entwurf zur Offenlage nachrichtlich in den Bebauungsplan übertragen. Weitergehende Regelungen zur Planung und Bau des Knotenpunktes einschließlich der Regelungen zur zeitlichen Abfolge und Kostenverteilung sind über den Durchführungsvertrag geregelt.	**Der Anregung wurde bezogen auf den Aspekt der weiteren Abstimmung gefolgt - der Anregung im Übrigen wird nicht gefolgt.** **1.1.14**
LWL - Archäologie für Westfalen	Keine Bedenken.		
Westnetz GmbH	Die Stellungnahme ergeht auch im Auftrag und mit Wirkung der RWE Deutschland AG als Eigentümerin des 110-kV-Netzes. Folgende Hinweise werden vorgetragen: 1. Im Planbereich verläuft das 110-kv-Hochspannungskabel Mittelhafen - Mauritz, Bl. 1902. Die genaue Lage und Tiefe ist den beigefügten Lageplänen der Westnetz GmbH zu entnehmen. Eine Überbauung oder Bepflanzung der Kabeltrasse ist im Sicherheitsbereich, mit beidseitigem Abstand von min. 2,50 m, untersagt. 2. Es wird auf Mindestabstände zur Hochspannungsleitung für verschiedene Leitungstrassen hingewiesen. 3. Bei Baumaßnahmen sind aus Sicherungs-, Sicherheits-	Zu 1 - 6: Planungsrechtliche Belange werden nicht berührt. Das Planvorhaben liegt außerhalb der einzuhaltenden Schutzabstände des 110-kv-Hochspannungskabels. Die Umsetzung der Baumaßnahme und damit etwaige Eingriffe in das vorhandene Infrastrukturnetz werden im Zuge des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens mit den betroffenen Fachämtern der Stadt Münster sowie den Ver- und Entsorgern weitergehend abgestimmt.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen - eine Beschlussfassung erübrigt sich.**

Stellungnahme	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	und Haftungsgründen alle Beteiligten über die Lage des Kabels aufzuklären. 4. Vor Beginn von Bauarbeiten in der Nähe des 110-kV-Kabels ist die Westnetz GmbH zu verständigen. Über die ausführenden Baufirmen sind Planunterlagen über vorhandene Fernmelde-, Nieder-, Mittel- und Hochspannungsleitungen bei der Westnetz GmbH anzufordern. 5. Im Bereich des Plangebietes befindet sich zusätzlich die teilweise demontierte 110-kv-Hochspannungskabelanlage Halfeshof - Solingen, Bl. 0185. Die genaue Lage ist den Lageplänen zu entnehmen. 6. Aufgrund von Wechseln beim Verteilnetzbetreiber sind zukünftige Anfragen an die Westnetz GmbH, Regionalzentrum Münster zu richten.		
Bezirksregierung Münster	Keine Bedenken oder Anregungen. Das Vorhaben ist mit den geltenden Zielen der Raumordnung vereinbar.		
Bundesnetzagentur	Keine Bedenken. Folgender Hinweis wird getroffen: Über das Prüfgebiet verlaufen drei Punkt-zu-Punkt-Richtfunkstrecken. Die Betroffenheit des Baugebietes ist vor dem Hintergrund der geplanten Gebäudehöhe von teilweise > 20 m bei den jeweiligen Richtfunkbetreibern zu erfragen. Weitergehend sind in der Stadt Münster Punkt-zu-Mehrpunkt-Richtfunkanlagen geplant bzw. in Betrieb. Messeinrichtungen des Prüf-/Messdienstes der BNetzA sind von der Planung nicht beeinträchtigt.	Planungsrechtliche Belange werden nicht berührt. Das Vorhandensein von Richtfunkstrecken im Untersuchungsraum allein ist kein Ausschlusskriterium für das Errichten hoher Bauten. Mit einer festgesetzten maximalen Gebäudehöhe von 25,00 m als höchster Gebäudepunkt des Planvorhabens wird die Bewertungsgrenze > 20,00 m auch nur geringfügig überschritten. Hinweise auf Beeinträchtigungen von Richtfunkstrecken liegen derzeit nicht vor. Im bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren zur Umsetzung des Planvorhabens wird eine weitergehende	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen - eine Beschlussfassung erübrigt sich.**

Stellungnahme	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Abstimmung zu etwaigen Eingriffen in Richtfunkstrecken mit den betroffenen Fachämtern der Stadt Münster, Versorgungsanbietern sowie der Bundesnetzagentur geführt und geregelt.	
Gelsenwasser AG	Keine Anregungen oder Bedenken.		
IHK Nord Westfalen	Keine Anregungen oder Bedenken.		
Bezirksregierung Münster Dez. 53 - Immissionsschutz	Keine Anregungen oder Bedenken.		
Einzelhandelsverband Westfalen-Münsterland e.V.	Keine Anregungen oder Bedenken.		
Deutsche Telekom Technik GmbH	Folgende Hinweise werden getroffen: 1. Im Planbereich betreibt die Telekom zahlreiche Telekommunikationslinien in Verbindung mit der Betriebsstelle „Münster 63“ im Gebäude Hansaring 64. 2. Im Zuge einer Umschwenkung werden sämtliche Telekommunikationslinien einschließlich der Betriebsstelle“ Münster 63“ nach dem 30.06.2014 ausschließlich über den neuen, derzeit im Aufbau befindlichen Standort „Hansaring 66a“, betrieben.	Zu 1 und 2: Planungsrechtliche Belange werden nicht berührt. Die Umschwenkung gem. Pkt. 2 ist zwischenzeitlich erfolgt und abgeschlossen. Das Vorhabengrundstück ist frei von Telekommunikationslinien.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen - eine Beschlussfassung erübrigt sich.**

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße“ der Stadt Münster - Entwurf
39. Änderung des Flächennutzungsplans Bereich „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße“ - Entwurf

Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Beteiligung der Behörden gemäß § 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB

Beteiligungszeitraum 24.02.2014 bis einschließlich 24.03.2014

V O R B E M E R K U N G

Im Rahmen der Offenlegung sind insgesamt 550 Stellungnahmen von Bürgern/ Bürgerinnen gegen das Planvorhaben eingegangen, die zum überwiegenden Teil auf folgende fünf Musterstellungnahmen basieren:

- **1** | Musterstellungnahme Haie am Hafen
  Datei / Musterstellungnahme-Hafenhaie-1.pdf
- **2** | Musterstellungnahme B90/Die Grünen
  Datei / Musterstellungnahme-Hafenhaie-2=Grüne.pdf
- **3** | Musterstellungnahme Eigentümer
  Datei / Musterstellungnahme-Grüne-Variante-Eigentümer.pdf
- **4** | Musterstellungnahme Liebe Leute mal im Ernst
  Datei / Musterstellungnahme-Liebe-Leute-Mal-im-Ernst.pdf
- **5** | Musterstellungnahme Haie am Hafen (Variante 2)
  Datei / Musterstellungnahme-Hafenhaie-3.pdf

Die Musterstellungnahmen sind dieser Abwägungsvorlage als Anlage beigefügt.

Von den 550 Stellungnahmen wurden in Teilen mehrere Musterstellungnahmen von demselben Bürger/Bürgerin eingereicht, letztlich gaben 526 Bürger/Bürgerinnen ihre Stellungnahmen fristgerecht ab. Neben den Stellungnahmen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurden 9 Stellungnahmen von Sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB abgegeben.

Die eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB werden in folgende drei Gruppen gegliedert und in die Abwägung eingestellt:

- **Gruppe 1** | Kategorie 1a: Musterstellungnahme original
  Kategorie 1b: Musterstellungnahme original mit individueller Ergänzung ohne neuen Vortrag
- **Gruppe 2** | Musterstellungnahme original mit individueller Ergänzung als neuer/zusätzlicher Vortrag
- **Gruppe 3** | Individuelle Stellungnahme

Die Abwägung der Stellungnahmen erfolgt in zwei Teilen über einen allgemeinen Abwägungsteil (Teil I) und eine Einzelabwägung (Teil II).

In Teil I - Allgemeine Abwägung - sind die Inhalte der fünf Musterstellungnahmen thematisch zusammengefasst, in ihren einzelnen Aspekten wörtlich wiedergegeben und mit einer Einzelabwägung zu jedem Themenpunkt in die Gesamtabwägung eingestellt. *(Gruppe 1)*

In Teil II - Einzelabwägung - sind die individuellen Ergänzungen der Musterstellungnahmen mit neuem/zusätzlichen Vortrag bzw. die individuellen Stellungnahmen in ihren einzelnen Aspekten wörtlich wiedergegeben und mit einer Einzelabwägung in die Gesamtabwägung eingestellt. Für bereits vorgetragene Abwägungsinhalte der Musterstellungnahmen wird in der Einzelabwägung der Gruppen 2 und 3 auf Teil I der allgemeinen Abwägung verwiesen. *(Gruppe 2 und 3)*

Musterstellungnahme original *(Gruppe 1 - Kategorie 1a)*

Mit den im Folgenden getroffenen Einzelabwägungen zu den Abwägungsinhalten 1 bis 12 sind die nachfolgend aufgeführten 282 eingereichten Stellungnahmen als unveränderte Musterstellungnahmen erfasst und in die Gesamtabwägung eingestellt:

- **1** | Musterstellungnahme Haie am Hafen
  Datei / Musterstellungnahme-Hafenhaie-1.pdf
  Fristgerecht eingereichte Stellungnahmen 1, 2, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 39, 41, 48, 51, 68, 71, 76, 87, 91, 95, 103, 109, 122, 126, 128, 134, 137, 138, 142, 143, 146, 156, 157, 173, 177, 183, 189, 190, 199, 215, 219, 219A, 249, 253, 254, 269, 274, 286, 287, 288, 304, 307, 308, 321, 323, 325, 327, 328, 333, 343, 364, 371, 372, 383, 420, 428, 429, 432, 438, 440, 444, 454, 457, 458, 463, 467, 476, 482, 490, 494, 495, 512 und 513 - insgesamt 81

- **2** | Musterstellungnahme B90/Die Grünen
  Datei / Musterstellungnahme-Hafenhaie-2=Grüne.pdf
  Fristgerecht eingereichte Stellungnahmen 3, 5, 6A, 14, 15, 18, 20, 22, 25, 26, 28, 30, 31, 35, 39A, 46, 49, 54, 57, 59, 61, 62, 65, 66, 69, 78, 79, 83, 86, 93, 98, 101, 104, 110, 114, 117, 124, 127, 132, 133, 134A, 135, 139, 140, 142A, 151, 154, 156A, 161, 162, 163, 166, 175, 179, 181, 182, 187, 188, 191, 193, 196, 198, 200, 201, 207, 210, 211, 212, 216, 222, 223, 226, 228, 229, 235, 236, 237, 239, 243, 248, 250, 251, 256, 257, 258, 259, 265, 268, 269A, 270, 271, 275, 277, 279, 280, 281, 282, 284, 285, 290, 291, 292, 293, 294, 297, 298, 301, 313, 314, 315, 335, 336, 338, 344, 347, 348, 353, 355, 359, 362, 365, 366, 369, 375, 380, 384A, 386, 389, 390, 395, 396, 398, 399, 400, 401, 404, 407, 410, 411, 412, 414, 417, 426, 430, 431, 435, 436, 446, 452, 460, 461, 464, 465, 471, 474, 475 ,478 ,489 ,491, 493, 499, 504, 506, 507, 510, 515, 518, 519, 520, 522 und 525 - insgesamt 171

- **3** | Musterstellungnahme Eigentümer
  Datei / Musterstellungnahme-Grüne-Variante-Eigentümer.pdf
  Fristgerecht eingereichte Stellungnahmen 4, 45, 60, 94, 102, 129, 213, 299, 300, 377, 442, 447, 468, 469, 470, 480 und 481 - insgesamt 17

- **4** | Musterstellungnahme Liebe Leute mal im Ernst
  Datei / Musterstellungnahme-Liebe-Leute-Mal-im-Ernst.pdf
  Fristgerecht eingereichte Stellungnahmen 55, 206 und 342 - insgesamt 3

- **5** | Musterstellungnahme Haie am Hafen (Variante 2)
  Datei / Musterstellungnahme-Hafenhaie-3.pdf
  Fristgerecht eingereichte Stellungnahmen 106, 108, 119, 155, 208, 340, 387, 419, 434 und 437 - insgesamt 10

Musterstellungnahme original mit individueller Ergänzung ohne neuen Vortrag *(Gruppe 1 - Kategorie 1b)*

Mit den im Folgenden getroffenen Einzelabwägungen zu den Abwägungsinhalten 1 bis 12 sind die nachfolgend aufgeführten 164 eingereichten Stellungnahmen als unveränderte Musterstellungnahmen mit individueller Ergänzung, die die getroffen Aussagen der Musterstellungnahme nicht übertreffen oder auslassen erfasst und in die Gesamtabwägung eingestellt:

- **1** | Musterstellungnahme Haie am Hafen
  Datei / Musterstellungnahme-Hafenhaie-1.pdf
  Fristgerecht eingereichte Stellungnahmen 9, 24A, 40, 47, 56, 58, 67, 74, 77, 88, 110A, 115, 114A, 116, 123, 124A, 152, 168, 184, 194, 195, 214, 223A, 232, 245, 257A, 258A, 273, 289A, 295, 324, 329, 330, 351, 354, 358, 367, 381, 416, 418, 421, 424, 445, 451, 453, 456, 496, 497, 511 und 516 - insgesamt 50

- **2** | Musterstellungnahme B90/Die Grünen
  Datei / Musterstellungnahme-Hafenhaie-2=Grüne.pdf
  Fristgerecht eingereichte Stellungnahmen 16, 19, 24, 32, 34, 36, 38, 42, 43, 44, 52, 63, 70, 80, 81, 82, 84, 85, 90, 96, 99, 100, 111, 112, 118, 120, 131, 141, 148, 149, 153, 159, 169, 170, 172, 174, 176, 178, 192, 218, 220, 224, 225, 227, 231, 238, 240, 242, 247, 252, 266, 272, 276, 278, 283, 289, 296, 302, 303, 306, 309, 310, 311, 316, 317, 318, 319, 326, 337, 339, 345, 349, 356, 360, 368, 373, 376, 378, 384, 388, 394, 402, 403, 406, 408, 423, 427, 433, 439, 441, 443, 449, 450, 459, 473, 477, 483, 485, 486, 498, 500, 501, 503, 508, 509, 514 und 521
  - insgesamt 107

- **3** | Musterstellungnahme Eigentümer
  Datei / Musterstellungnahme-Grüne-Variante-Eigentümer.pdf
  Fristgerecht eingereichte Stellungnahmen 53, 130, 186, 260 und 448
  - insgesamt 5

- **5** | Musterstellungnahme Haie am Hafen (Variante 2)
  Datei / Musterstellungnahme-Hafenhaie-3.pdf
  Fristgerecht eingereichte Stellungnahmen 241 und 255 - insgesamt 2

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
1	**Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten**		
1.1	*4.500 Menschen haben sich mit ihrer Unterschrift gegen die Planung für dieses Einkaufszentrum ausgesprochen.* *(Siehe Musterstellungnahme 2 Kapitel 1 Seite 2)*	Zur Bewertung der Entwicklungspotentiale und zur Ermittlung der städtebaulichen Zielsetzungen für die Bereiche der Münsteraner Stadthäfen hat die Stadt Münster einen Masterplan „Stadthäfen Münster“ aufgestellt, dessen grundlegende Zielaussagen bereits im Jahre 2004 gefasst und in der vorliegenden aktualisierten Fassung vom 03.05.2012 vom Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft (ASSVW) der Stadt Münster als handlungsleitende Grundlage beschlossen wurden. Für die ehemals gewerblich genutzten Flächen zwischen Hansaring, Schillerstraße und Hafenweg wird dort, in Abstimmung auf die Entwicklungsziele des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster, als Standortpotential die Ansiedlung großflächigen Einzelhandels mit einer maximalen Verkaufsfläche von 4.900 m² mit ergänzenden Wohn- und Dienstleistungsnutzungen benannt. Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 zur Errichtung von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen, Gastronomie, Dienstleistungsangeboten, Praxen, Büro- und Wohnnutzungen sowie einer ergänzenden Quartiersgarage wird dem Entwicklungsziel des Masterplans am Standort uneingeschränkt entsprochen. In den Zielsetzungen des Masterplans soll das Vorhaben zu einer Attraktivierung und langfristigen Sicherung der stadträumlichen und nutzungsspezifischen Qualitäten im Quartier beitragen. Mit dem Aufstellungsbeschluss zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 durch den Rat der Stadt Münster in seiner Sitzung am 07.07.2010 wurde ein Übertrag der Entwicklungsziele in die verbindliche Bauleitplanung beschlossen. Neben der Formulierung der städtebaulichen und nutzungsspezifischen Zielsetzungen im Masterplan und Sicherung der Inhalte auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung war die Stadtverwaltung	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.1**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		vom Rat der Stadt Münster beauftragt, die Steuerung und Umsetzung der Entwicklungsziele in einem ca. einjährig angelegten Bürgerbeteiligungsprozess - dem sogenannten „Hafenforum“ - unter Mitwirkung der Anwohnerschaft und Akteure im Stadtquartier weitergehend zu moderieren und zu begleiten. Dabei bildete neben den bereits umgesetzten Maßnahmen entlang des nördlichen ‚Ufers’ des Stadthafens I die Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP Nr. 535 den nächsten wichtigen Realisierungsschritt zur Neuordnung des Quartiers. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens „Hafenforum“ wurden für das Planvorhaben u.a. städtebauliche Kriterien entwickelt, die zu einer Umplanung des bereits im November 2010 vorgestellten Vorhabens hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung und Nutzungsstruktur geführt haben. Im Zuge politischer Beratungen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Diskussionsprozess im sog. ‚Hafenforum‘ war bereits durch politischen Beschluss die maximal zulässige Gesamtverkaufsfläche der geplanten Einzelhandelseinrichtungen von ehemals 6.900 m² auf nunmehr max. 4.900 m² begrenzt worden. Das Vorhaben hat somit bereits wesentliche Änderungen und Anpassungen in Folge von Bürgerbeteiligungen und Beratungsprozessen erfahren. Am 31.05.2011 wurde mit der Bilanz zum Hafenforum und der Vorstellung der zentralen Erkenntnisse aus den Workshops der öffentliche Diskussionsprozess beendet. Unter Berücksichtigung dieser Ergebnisse wurde der ‚Masterplan Stadthäfen‘ im Mai 2012 aktualisiert, der Öffentlichkeit vorgestellt und in den benannten Zielsetzungen beschlossen. Planerische Leitlinien und Projekte unterliegen der Abwägung zahlreicher auch privater Belange. Über den Masterplan und das Hafenforum ist eine qualifizierte Abwägung auch alternativer Nutzungen für den Standort erfolgt, über den politischen Beschluss zum Masterplan und den Aufstellungsbeschluss zum VBP 535 durch den Rat der Stadt als repräsentatives Gremium für alle Bürgerinnen und Bürger in	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Münster wurden - in Kenntnis der Unterschriftenaktion der Hafencentergegner - die vorliegenden Entwicklungsziele willentlich als alleinige handlungsleitende Grundlage für den Standort dokumentiert und festgeschrieben. Die Interessen, Wünsche und Anliegen der Anwohnerinnen und Anwohner werden mit der mit dieser Vorlage erfolgenden und erneuten transparenten und detaillierten Aufbereitung und Wiedergabe aller im Rahmen der Offenlegung eingegangenen Anregungen aufgenommen. Die Berücksichtigung, teilweise Berücksichtigung oder Nicht-Berücksichtigung der Kritikpunkte obliegt der gerechten Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange untereinander und gegeneinander durch den Rat der Stadt. Dabei wurden und werden die Sorgen der Anwohner im Bebauungsplanverfahren aufgenommen und fachlich geprüft. Im Fazit und im Abwägungsvorschlag an den Rat steht - trotz aller subjektiven und individuellen Befürchtungen vor Veränderungen im Quartier - die städtebauliche, stadtstrukturelle und verkehrliche Verträglichkeit des Planungsvorhabens. Fazit: Das Vorhaben entspricht in vollem Umfang den städtebaulichen und nutzungsspezifischen Zielsetzungen der Stadt Münster für den Standort und ist über die politischen Beschlüsse zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept, zum Masterplan sowie über den Aufstellungsbeschluss des VBP Nr. 535 bestätigt. Abseits der bestehenden politischen Beschlusslage ist ein Einfluss der Bürgerschaft über das planungsrechtliche Verfahren des vorhabenbezogenen Bebauungsplans in den formalen Beteiligungsschritten gem. §§ 3 (1), 4 (1) und 3 (2), 4 (2) BauGB mehrstufig erfolgt und ist eine umfassende Bewertung der Auswirkungen der Vorhabenplanung sichergestellt. Anregungen gegen die Planung werden gem. den Vorgaben des Baugesetzbuches (BauGB) vollständig in die Abwägung eingestellt.	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
1.2	*Das Verkehrsgutachten wurde über den Investor finanziert. Darin sehe ich eine deutliche Gefahr der Verquickung der Interessen des Auftraggebers mit den Ergebnissen des Gutachtens.* *(Siehe Musterstellungnahme 2 Kapitel 2 Seite 2; Musterstellungnahme 3 Kapitel 1 Seite 2)*	Das vorliegende Bauleitplanverfahren wird als vorhabenbezogener Bebauungsplan gem. § 12 BauGB durchgeführt. Der Vorhabenträger verpflichtet sich hierbei, die Kosten für das Bauleitplanverfahren und die damit verbundenen Gutachten ganz oder teilweise zu tragen. Ungeachtet dessen behält die Stadt alle hoheitlichen Aufgaben und Pflichten im Verfahren und fungiert als Kontroll- und Beschlussinstanz. Die Auswirkungen des Planvorhabens wurden umfassend und abschließend gutachterlich erfasst und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben in die Abwägung eingestellt. Über den konkreten Vorhabenbezug ist dabei eine wesentlich genauere Ermittlung und Bewertung der Planauswirkungen gegenüber den allgemeinen Festsetzungen eines Angebotsbebauungsplanes möglich. Die Gutachten sind am konkreten Planvorhaben überprüfbar. Die Gutachter sind anerkannt, fachkundig und unterliegen einer rechtlichen Haftung für ihre Aussagen. Die Gutachten entsprechenden fachgutachterlichen Standards unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und Bestimmungen und sind als Bestandteil der Offenlage uneingeschränkt prüffähig. Die Gutachten wurden über die Beteiligungsverfahren durch die Fachbehörden und Fachämter der Stadt Münster geprüft und in den Ergebnissen als Abwägungsgrundlage uneingeschränkt als korrekt bestätigt und anerkannt. Fazit: Das Verkehrsgutachten entspricht uneingeschränkt den fachgutachterlichen Standards und Prüfanforderungen zur Bewertung der planbezogenen Auswirkungen. Über die bloße Auftraggeberschaft ist ein Infragestellen der gutachterlichen Aussagen nicht begründet oder in Zweifel zu setzen.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.2**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
2	**Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen**		
2.1	*Statt planerisch für eine Verbesserung der Durchlüftung zu sorgen und den Grünanteil zu erhöhen, wird die an den örtlichen Hauptverkehrsadern vielfach bereits bestehende Riegelsituation (straßennahe, dichte Bebauung) durch das städtebaulich hoch verdichtete und ebenfalls vielfach riegelhafte Hafencenter weiter verschärft.* *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 2; Musterstellungnahme 5 Seite 2)*	Der Vorhabenstandort liegt im zentralen Innenstadtbereich der südöstlichen Innenstadt im Schnittfeld straßenbegleitender meist IV-geschossiger Siedlungsstrukturen mit dem Schwerpunkt Wohnen und den heterogenen Bebauungen mit einer Misch- und GE-Nutzung entlang des Stadthafens. Bei dem Grundstück selbst handelt es sich im Wesentlichen um ein ehemaliges aufgelassenes Gewerbegrundstück. Mit dem politischen Beschluss zum Masterplan und der Errichtung von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit ergänzenden Wohn- und Dienstleistungsnutzungen am Standort, ist die Reaktivierung der Brachfläche nicht zur Wahrung grün- und freiräumlicher Belange durchzuführen sondern steht unter dem Zentralitätsaspekt in der alleinigen Zielsetzung einer Innenentwicklung vor Außenentwicklung. Im Sinne dieser Zielsetzung nimmt das städtebauliche Konzept des Vorhabens die Maßstäblichkeiten der bestehenden Stadtstrukturen auf und schafft durch Schließung vorhandener Baulücken und Straßenräume neue räumliche Bezüge innerhalb bestehender Regelhaftigkeiten, so dass eine Integration des Planvorhabens in das bauliche Umfeld erwirkt wird. Die „Riegelsituation“ einer geschlossenen Straßenrandbebauung ist dabei nicht den Ausnutzbarkeiten einer größtmöglichen baulichen Dichte geschuldet, sondern ist als städtebauliches Struktur- und Gestaltungssystem der bebauten Innenstadt ausdrückliches Planungsziel im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung. Dabei ist eine vollständige Randbebauung entlang des Hansarings nicht vorgesehen. Das Vorhaben öffnet sich vielmehr in Richtung Hafen. Klimatisch ist das Vorhabengrundstück gemäß Klimafunktionskarte der Stadt Münster Teil des stark verdichteten Siedlungsbereiches, klimaökologische Ausgleichsräume, Belüftungskorridore, Kaltluftentstehungsgebiete oder Kaltluftleitbahnen werden gemäß den Darstel-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.3**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		lung des Umweltkatasters der Stadt Münster von der Planung nicht berührt. Eine Bedeutung des Plangebietes für die Freizeitnutzung besteht ebenfalls nicht. Dem Grundsatz nach Durchlässigkeiten innerhalb eines Stadtgefüges und einer Vernetzung der Stadtbereiche wird über Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer vom Hansaring über das Vorhabengrundstück zum Stadthafen entsprochen. Fazit: Mit dem Zentralitätsgebot zur Innenentwicklung und in der Anwendung städtebaulicher Grundsätze und Maßgaben aus der bestehenden Stadtstruktur entspricht das Planvorhaben ausdrücklich und alleinig den formulierten Zielsetzungen der Stadt Münster für den Standort, negative ökologisch/klimatische Effekte für das Stadtviertel sind aus der Umsetzung nicht gegeben.	
2.2	*Mit der Planung soll völlig ohne Not eine der wenigen noch vorhandenen größeren innenstadtnahen Flächen, die sich bestens für die wirklich benötigten Nutzungen (bezahlbares Wohnen, öffentlich nutzbare Flächen, „niederschwellige" Kulturangebote) eignen würden, hinweg gegeben werden. Es ist in der gesamten Innenstadt keine einzige Fläche erkennbar, die sich in ähnlicher Art und Weise im vorgenannten Sinne eigenen würde. Meines Erachtens gehört an diese Stelle ein sozial und kulturell lebendiger Stadtteil. Mit der gleichzeitigen Innenstadtnähe und den Möglichkeiten, die die Kaianlage und die Wassernähe bieten, bestünden hierfür geradezu ideale Voraussetzungen. Diese einmalige städtebauliche Möglichkeit wird verschenkt, wenn man - wie vorgesehen - die Flächen weitgehend x-beliebigen großen Einzelhandelsflächen (...) opfert. Ein Einkaufszentrum braucht im Gegensatz zu einem lebendigen und sozial funktionierenden Stadtteil keine städtebaulich derart attraktiven und einmaligen Flächen.* *(...) Ich weise darauf hin, dass die Stadt Münster in ihren eigenen Veröffentlichungen* (Anmerkung: zitierte Veröffentlichung „Wohn-	Um dem Quartierswandel im Bereich der Münsteraner Stadthäfen aktiv zu begegnen wurden die großräumigen Entwicklungsziele für den Bereich der südöstlichen Innenstadt in einem übergeordneten Planungsprozess unter Beteiligung der Öffentlichkeit erarbeitet und als integriertes Handlungskonzept Masterplan „Stadthäfen Münster" beschlossen. Der Masterplan sieht für den Vorhabenstandort unter der Gebietskategorie 12 als Standortpotential die Ansiedlung großflächigen Einzelhandels mit einer maximalen Verkaufsfläche von 4.900 m² mit ergänzenden Wohn- und Dienstleistungsnutzungen vor. Die Zielsetzungen für den Standort gehen zurück auf das „Einzelhandelskonzept - Leitlinien der räumlichen Entwicklung, 2004", das als vorgeschaltetes, gesamtstädtisches Plan- bzw. Entwicklungskonzept i. S. des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB die Voraussetzung für die Darstellung des Bereiches im Masterplan Stadthäfen lieferte. In der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster ist der Bereich Hansaring/Osmo mit der Kennzeichnung „Planungsziel: Stadtbereichszentrum" hervorgehoben und in Abstimmung auf die Vorgaben der Landesplanung mit der kompletten Neuentwicklung als eines in die Siedlungsstrukturen der östlichen Münsteraner	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.4**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	standort-Entwicklung Münster“ des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsplanung vom Oktober 2010 S.15) *der Gewinnung von bezahlbarem und lebenswerten Wohnraum höchste Priorität einräumt.* *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 1, 2 und 8; Musterstellungnahme 5 Seite 1)*	Innenstadt integrierten Versorgungsbereichs mittelzentraler Stufe belegt. Über das Bürgerbeteiligungsverfahren „Hafenforum“ erfolgte eine weitere Bewertung und Konkretisierung der übergeordneten Zielsetzungen in dem die Entwicklung des Vorhabenbereichs zu einem Einzelhandelsstandort mit ergänzenden Infrastruktureinrichtungen und Wohnungen als alleiniges Entwicklungsziel bestätigt wurde, jedoch mit einer größeren Nutzungsmischung und Reduzierung der Verkaufsflächenanteile für den Handel entsprechend den politischen Beschlüssen. Die im Masterplan formulierten Entwicklungsziele für den Vorhabenstandort und das östlich angrenzende geplante Wohnquartier „Neuhafen“ wurden über politische Beschlüsse den vorbereitenden und verbindlichen Planverfahren bzw. den weitergehenden Wettbewerbs-/ Gutachterverfahren im südöstlichen räumlichen Anschluss entlang des Stadthafens I zugrunde gelegt. Im Baulandprogramm 2020 ist unter der Nummer 431-01 der Bereich „Nördlicher Stadthafen I“ als Standort für insgesamt 400 Wohneinheiten vorgesehen. Diese sollen in einem sozial ausgewogenen Wohnungsmix im Wesentlichen über das geplante neue Wohnquartier „Neuhafen“ im direkten räumlichen Anschluss an das Vorhabengrundstück nach Osten entstehen. Für den Vorhabenstandort ist mit den geplanten 33 Wohnungen ein für den Standort angemessener Wohnungsanteil entsprechend dem Entwicklungsziel eines gemischt genutzten Stadtbereichszentrums erfasst, 30 % der Wohnungen entsprechen den Bestimmungen für öffentlich geförderte Wohnungen. Mit der Anzahl und Ausstattung der Wohnungen im Planvorhaben wird den aktuellen Beschlusslagen zur Wohnraumentwicklung in Münster entsprochen und trägt auch das Planvorhaben zur Wohnraumgewinnung in Münster bei. Über die mit dem Vorhaben verbundene zusätzliche Errichtung einer Quartiersgarage mit ca. 220 öffentlichen Stellplätzen werden beste-	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		hende Parkraumdefizite im Quartier ausgeglichen. Das Erfordernis zur Errichtung eines Quartierparkhauses war unabhängig von dem Planvorhaben bereits im Zuge der 1. Änderung des bestehenden rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 401 aus dem Jahr 1999 erkannt und als ein Planungsziel formuliert, ein Standort konnte jedoch innerhalb der damals bestehenden Besatzstrukturen, Liegenschaften und Eigentumsverhältnisse nicht generiert werden. Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 kann auch diesem Planungsziel entsprochen und ein zusätzliches Stellplatzangebot mit einer Entlastung der angrenzenden Quartiersbereiche vor Parkplatzsuchverkehren geschaffen werden. Eine niederschwellige Kulturszene mit z. B. dem Hawerkamp, Kreativkai sowie den Gastronomieeinrichtungen am Hafenweg sind in den bestehenden Hafennutzungen bereits fest verankert. Die Nutzungen werden weder durch das Planvorhaben noch durch übergeordnete Planungen in Frage gestellt. So ist z. B. die Kulturszene „Am Hawerkamp“ ebenfalls über den Masterplan in seiner Bestandsstruktur gesichert. Das Planvorhaben als Stadtbereichszentrum fügt sich in die Nutzungsvielfalt ein, bestehende Strukturen werden durch die Entwicklungsziele nicht behindert. Fazit: Die vorgetragenen Plan- und Nutzungsalternativen entsprechen nicht den stadtplanerischen und nutzungsspezifischen Zielsetzungen und den vorliegenden politischen Beschlusslagen für den Standort. Anderweitige alternative Nutzungen sind vom Grundsatz her innerhalb von Stadtentwicklung immer vorstellbar, in diesem Falle wurde nach Prüfung das Nutzungsprofil eines gemischten Stadtbereichscenters als für den Standort besseres und alleiniges Entwicklungsziel formuliert und über den Beschluss des Rates der Stadt Münster als Grundlage für die vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung bestätigt. Das Planvorhaben steht nicht im Widerspruch	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		zu den Zielsetzungen zur Wohnraumentwicklung in Münster, eine Beschränkung der Vitalität des Viertels und eine Beeinträchtigung bestehender Einrichtungen ist mit Umsetzung des Planvorhabens nicht gegeben.	
2.3	*Entgegen jeder Suggestion verhindert das Einkaufszentrum nicht nur die Entwicklung eines lebendigen, sozialen und öffentlichen neuen Stadtteils, der ein Gewinn für alle Münsteraner/innen bedeuten würde. Es wird auch die Lebensqualität in den bestehenden und angrenzenden Wohngebieten (in den Bereichen Hansaring, Schillerstraße, Wolbecker Straße u.a.) verschlechtern. (...)* *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 2)*	Der Bereich der Münsteraner Stadthäfen - insbesondere im Übergang der südöstlichen Innenstadt zum Stadthafen I - wandelt sich seit Beginn der 1990iger Jahre von einem industriellen/gewerblichen Hafenquartier in ein gemischtes Stadtquartier. Im Kontext des Wandels wird das Vorhabengrundstück als ehemals gewerblich/industriell genutztes und derzeit brachliegendes Grundstück entsprechend den formulierten städtischen Zielsetzungen zu einem Stadtbereichszentrum mit großflächigen Einzelhandelsnutzungen, Büros/Praxen, Gastronomie und Wohnnutzungen entwickelt. Zu den bestehenden angrenzenden Wohn- und gemischt genutzten Stadtquartieren ist mit Umsetzung des Planvorhabens sowohl nutzungsspezifisch, über den Wegfall der störenden gewerblichen Nutzungen, als auch unter stadtgestalterischen Kriterien eine Harmonisierung der bestehenden und geplanten Nutzungen im Sinne des städtebaulichen Zonierungsgebotes gleichartiger Nutzungen und somit eine Aufwertung gegenüber der Bestandssituation gegeben. Die Lebensqualität wird auch durch die Infrastruktureinrichtungen und die Versorgungssituation bestimmt. Derzeit ist im Quartier kein Anbieter mit einem umfassenden, den heutigen Erfordernissen entsprechenden qualitativen Warenangebot vorhanden, selbst über geplante Erweiterungsabsichten bestehender Märkte kann die erforderliche Angebotsvielfalt zur qualitativen Sicherung der Versorgungssituation nicht gewährleistet werden. Mit der Errichtung des Stadtbereichszentrums mit großflächigen Einzelhandelsnutzungen am Standort wird das bestehende qualitative Defizit einer fehlenden Angebotsvielfalt aufgehoben und somit eine langfristige Sicherung der Versorgungssituation im Quartier erwirkt. Über die gemischte Vorhabennutzung mit	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.5**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		ergänzenden Wohn- und Dienstleistungsangeboten ist eine städtebaulich und nutzungsspezifische Integration des Planvorhabens in die vorhandene und geplante Stadtstruktur gewährleistet. Weitergehend siehe Abwägung zu Pkt. 2.2. Fazit: Mit Umsetzung des Planvorhabens ist eine Verschlechterung der Lebensqualität in den bestehenden und angrenzenden Wohngebieten in den Bereichen Hansaring, Schillerstraße, Wolbecker Straße nicht zu erwarten, vielmehr wird durch städtebauliche Harmonisierungs- und langfristige Stabilisierungseffekte in der Versorgungsstruktur eine Aufwertung des Stadtbereichs innerhalb benannter Entwicklungsziele erwirkt.	
2.4	*Der vorgelegte Planentwurf begegnet in mehrfacher Hinsicht rechtlichen und tatsächlichen Bedenken.* *Ich rege an, auf die Planung eines weiteren E-Centers der Firma Stroetmann zu verzichten, das Gelände für den Bau von preiswertem Wohnraum zu nutzen und das bestehende Postgebäude zu erhalten und zu Wohnraum umzubauen,…* *Eine der letzten Freiflächen im Zentrum Münsters dazu zu nutzen einen familiengerechten Park anzulegen (mit Grillplätzen, etc.), eine Art Marktplatz wäre auch toll.* *Danach sollte der Bebauungsplan erneut öffentlich ausgelegt werden.* *(Siehe Musterstellungnahme 2 Kapitel 3 Seite 2; Musterstellungnahme 4 Seite 2)*	Die Entwicklungsziele der 39. FNP-Änderung und des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 sind vielfältig über informelle Planverfahren und Beteiligungsprozesse in Anwendung regional- und landesplanerischer Zielsetzungen in eine Planungshierarchie gemäß den geltenden rechtlichen Vorgaben eingestellt. Dies umfasst die → Erarbeitung von städtebaulich / funktionalen / nutzungsspezifischen Zielsetzungen für den Bereich Stadthäfen (einschließlich des Vorhabengrundstücks) im Sinne vorbereitender Untersuchungen durch die Verwaltung der Stadt Münster zur Bewertung und Steuerung zukünftiger Entwicklungspotentiale → Übereinstimmung der Zielsetzungen mit der Regionalplanung (Regionalplan Münsterland, rechtswirksam mit Bekanntmachung vom 27. Juni 2014) → Entwicklung der Zielsetzungen aus dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster (Fortschreibung 2009) → Erörterung der Zielsetzungen im Bürgerbeteiligungsprozeß „Hafenforum“ (Beschluss Juni 2010, Abschlussveranstaltung Mai 2011) → Darstellung der Entwicklungsziele in einem Masterplan als Integriertes Handlungskonzept „Stadthäfen Münster“ (2004, aktualisierte	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.6**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Fassung Mai 2012) → Beschluss des Masterplans als handlungsleitende Grundlage für die Stadthäfenentwicklung und seine Umsetzung in die vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung (Mai 2012) → Einleitung des Planverfahrens zum Planvorhaben „Hafencenter“ über den Aufstellungsbeschluss zum VBP Nr. 535 und zur 39. FNP-Änderung (Juli 2010) → Bestätigung der Vereinbarkeit des Planvorhabens mit den Zielsetzungen für den Bereich „Neuhafen“ im Zusammenhang mit dem Aufstellungsbeschluss zum BP 541 (Juni 2012) → Bestätigung der Vereinbarkeit des Planvorhabens mit den Zielsetzungen der Raumordnung/Landesplanung gemäß § 34 LPIG im Zuge des FNP-Änderungsverfahrens → Ermittlung der Auswirkungen des Planvorhabens mit Durchführung einer vollständigen Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB; Sicherung der Verträglichkeiten über Festsetzungen/Hinweise im VBP sowie über Regelungen im Durchführungsvertrag gemäß § 12 BauGB →Durchführung der Beteiligungsverfahren gemäß §§ 3 und 4 BauGB und Einstellung der eingegangenen Anregungen in die Abwägung Fazit: Die Entwicklung der Planvorgaben und Zielsetzungen des VBP Nr. 535 und der 39. FNP-Änderung und deren Umsetzung in die Bauleitplanung entspricht uneingeschränkt der geltenden Gesetzgebung. Rechtliche Bedenken sind daraus nicht abzuleiten. Eine Unvereinbarkeit/Unverträglichkeit der Entwicklungs-/Vorhabenziele mit angrenzenden bestehenden/geplanten Nutzungen ist unter Einhaltung der festgesetzten Schutz- und Minderungsmaßnahmen nicht erkennbar. Tatsächliche Bedenken werden nicht vorgetragen, vielmehr werden alternative Nutzungsvorschläge als „bessere Nutzungen“ benannt, die den formulierten Entwicklungszielen für den Standort entgegenstehen und nicht Gegenstand der Abwägung sind. Der ange-	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		regte Erhalt des bestehenden Postgebäudes auf dem Vorhabengrundstück und Umbau zu Wohnzwecken ist innerhalb der benannten Entwicklungsziele nicht möglich und in der Zielsetzung einer Wohnnutzung auch nicht geeignet. Belange des Denkmalschutzes i.S. des § 2 Denkmalschutzgesetz NRW werden mit Abriss des Gebäudes nicht berührt. Weitergehend siehe Abwägung zu Pkt. 1.1 - 2.3.	
3	**Einzelhandel**		
3.1	*Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am Hafen mit einer Verkaufsfläche von 4.900 m² ist nicht erforderlich, da die Einzelhandelsstruktur des Stadtteils und der angrenzenden Stadtteile bewährt und in jeder Hinsicht ausreichend ist. (...) Auch das Einzelhandelskonzept stellt hier eine Versorgungsquote von 100% fest.* (Siehe *Musterstellungnahme* 2 Kapitel 1 Seite 1; *Musterstellungnahme* 4 Kapitel 1 Seite 1)	Die Entwicklungsziele des VBP Nr. 535 zur Errichtung eines gemischt genutzten Stadtteilzentrums mit u. a. großflächigen Einzelhandelseinrichtungen gehen zurück auf das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster in der Fortschreibung 2009 und den Masterplan „Stadthäfen Münster“ in der Aktualisierung von Mai 2012, in dem für den Vorhabenbereich als Standortpotential die Ansiedlung großflächigen Einzelhandels mit einer maximalen Verkaufsfläche (VK) von 4.900 m² mit ergänzenden Wohn- und Dienstleistungsnutzungen benannt ist (s. a. Pkt. 1.1 der Abwägung). Die Überprüfung der städtebaulichen Auswirkungen der geplanten Einzelhandelsnutzungen wurde mit unterschiedlichen Verkaufsflächenansätzen von ursprünglich 8.000 m² VK im Jahr 2007 bis zu den vorliegenden 4.900 m² VK gutachterlich vorgenommen. Mit Einschränkung für den Bereich der westlichen Wolbecker Straße waren bereits bei einer VK-Größe von 6.100 m² negative städtebauliche Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche weitestgehend ausgeschlossen und wurde eine Übereinstimmung des Planvorhabens mit den Aussagen und Zielsetzungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster gutachterlich attestiert. Die Festlegung auf eine Gesamtverkaufsfläche von 4.900 m² ist das Ergebnis politischer Beratungen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Diskussionsprozess im sog. ‚Hafenfo-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.7**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		rum‘, über den politischen Beschluss zum Masterplan „Stadthäfen Münster“ ist die VK-Obergrenze von 4.900 m² abschließend festgeschrieben (s.o.). Über die „**Städtebauliche Wirkungsanalyse zu Einzelhandelsbausteinen im Bereich Münster – Hafen in der Stadt Münster**“ Junker und Kruse Stadtforschung / Planung, Dortmund, Endbericht Juni 2011 und die „Städtebauliche Wirkungsanalyse zu Einzelhandelsbausteinen im Bereich Münster – Hafen, **Ergänzende Stellungnahme zur Untersuchung von Juni 2011 unter Berücksichtigung aktueller Rahmenbedingungen**“ Junker und Kruse Stadtforschung / Planung Dortmund, den 03.09.2012 sind die städtebaulichen Auswirkungen des Planvorhabens erfasst und dokumentiert (s.a. Kapitel 6.1 der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 bzw. Kapitel 3.1 der Begründung zur 39. FNP-Änderung im Parallelverfahren). Laut Gutachten besteht quantitativ derzeit zwar kein konkretes Versorgungsdefizit, dies heißt jedoch nicht, dass die Versorgungssituation langfristig und strukturell ausreichend gesichert ist. Der Bestandseinzelhandel im Quartier ist in seinen Strukturen alleinig nicht tragfähig diesen qualitativen Anforderungen zu entsprechen, so dass das grundlegende Erfordernis zur Sicherung eines nachhaltigen Angebots über die zusätzliche Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsnutzungen am Standort im Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster festgeschrieben wurde. Mit der Umsetzung des Planvorhabens wird dieser Vorgabe entsprochen. Die Bestätigung der Vereinbarkeit des Planvorhabens mit den Zielsetzungen der Raumordnung/Landesplanung gemäß § 34 LPIG sowie eine positive Stellungnahme aus den Beteiligungsverfahren vom Einzelhandelsverband Westfalen-Münsterland (EHV WM), der Industrie- und Handelskammer IHK-Nord Westfalen sowie der Handwerkskammer Münster zum Planvorhaben liegt vor.	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Fazit: Entgegen dem Vortrag ist erst über die Umsetzung des Planvorhabens das strukturell qualitative Angebot zur nachhaltigen Sicherung der Versorgungssituation im Stadtquartier gewährleistet. Die Bewertung der Vorhabenplanung und deren städtebauliche Auswirkungen ist über die vorliegenden städtebaulichen Wirkungsanalysen sachgerecht erfolgt, die Zielsetzungen entsprechen den politischen Beschlüssen zur Einzelhandelsentwicklung in Münster, eine Übereinstimmung der Planung mit den Zielen und Vorgaben der Landesplanung ist uneingeschränkt gegeben.	
3.2	*Trotz der gewissen derzeit angedachten Sortimentsbeschränkungen wird das Einkaufszentrum bestehende lokale und kleinteilige Einkaufsmöglichkeiten z.B. im Bereich der Wolbecker Straße und der Innenstadt in Bedrängnis oder sogar Existenznot bringen.* *Es gibt bereits mehr als genug Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe. Ein Erfordernis für weitere Verkaufsflächen ist nicht gegeben. Vielmehr stellte auch der von der Fa. Stroetmann beauftragte Gutachter fest, dass zugunsten des wirtschaftlichen Erfolgs des Einkaufszentrums die beiden am Hansaring gelegenen Supermärkte nicht weiter bestehen würden. Dies bedeutet die Vernichtung von Existenzen.* (Siehe *Musterstellungnahme* 1 Seite 1; *Musterstellungnahme* 2 Kapitel 1 Seite 1; *Musterstellungnahme* 4 Kapitel 1 Seite 1)	Beurteilungsrelevant sind die langfristige Sicherung der Versorgung der Bevölkerung und der Ausbau funktionsfähiger zentraler Versorgungsbereiche. „Schutzgüter“ sind ausschließlich zentrale Versorgungsbereiche und die wohnortnahe Grundversorgung der Bevölkerung. Eine nachhaltige qualitative Sicherung der Versorgungssituation im Quartier kann über die bestehenden Einzelhandelseinrichtungen nicht sichergestellt werden. Im Sinne der landesplanerischen Vorgaben darf Stadtplanung und vor allem Bauleitplanung keine wettbewerbsverhindernde oder konkurrenzschützende Funktion wahrnehmen. Vor diesem Grundsatz kann die quantitativ ausreichende Versorgungsquote bei dem gleichzeitigen qualitativen Defizit keinen Wettbewerberschutz für bestehende Anbieter darstellen, sondern sind alleinig negative städtebauliche Auswirkungen auf andere bestehende zentrale Versorgungsbereiche oder auf die wohnortnahe Grundversorgung auszuschließen. Umsatzeinbußen und auch einzelne Betriebsaufgaben sind mit Umsetzung des Planvorhabens zwar nicht auszuschließen, negative städtebauliche Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche oder die wohnortnahe Grundversorgung mit flächendeckenden Geschäftsaufgaben und einer damit einhergehenden wesentlichen Veränderung der Marktverhältnisse sind jedoch nicht gegeben. Die Stärkung der Versorgungssituation im Stadtquartier erfolgt nicht	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.8**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		alleinig über die Entwicklung des Vorhabenstandortes. Mit der Neuerrichtung des Hauses Hansaring 46 - 48 wurde der bisherige flächendefizitäre Rewe-Markt auf dem Grundstück u. a. durch einen modernen Penny-Markt ersetzt. Der andere bestehende REWE-Markt am Hansaring ist zwar nicht Teil des zentralen Versorgungsbereiches, als integrierter Standort sollen Erweiterungsabsichten in die Großflächigkeit jedoch zu der strukturellen Aufwertung der Versorgungssituation mit beitragen können. Fazit: Entgegen der Behauptung sind unzulässige negative städtebauliche Auswirkungen des Planvorhabens auf die bestehende Einzelhandelsstruktur nicht gegeben. Über die im VBP getroffenen Festsetzungen von max. Verkaufsflächengrößen - teilweise unterhalb der in Vorstudien bereits als verträglich dokumentierten VK-Flächen - sowie über Sortimentsbeschränkungen in Abhängigkeit zur Verkaufsfläche steht das Planvorhaben in Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen des seit dem 13.07.2013 rechtswirksamen ‚Sachlichen Teilplans großflächiger Einzelhandel' des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Soweit sie in den formulierten Gesamtzielsetzungen integriert sind, werden Erweiterungsabsichten bestehender Einrichtungen bei der nachhaltigen Sicherung der Versorgungssituation für das Stadtquartier berücksichtigt. Weitergehend s. Abwägung zu Pkt. 3.1.	
3.3	*Durch Verdrängungseffekte würde die bislang bestehende fußläufige Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten in erheblicher Weise beeinträchtigt werden. Viele AnwohnerInnen, insbesondere ältere Menschen müssten deutlich längere Wege zurücklegen. Dies kann nicht Sinn und Zweck einer nachhaltigen Stadtplanung sein.* (Siehe *Musterstellungnahme* 2 Kapitel 1 Seite 1 und 2)	Die Behauptung ist unzutreffend. In der städtebaulichen Wirkungsanalyse wird umfassend erörtert, dass selbst im Falle einzelner Betriebsaufgaben eine Verschlechterung der räumlichen Grundversorgungssituation und speziell auch der fußläufigen Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen innerhalb des Versorgungsgebiets nicht zu erwarten ist. Eine Integration bestehender Erweiterungsabsichten vorhandener Einzelhandelseinrichtungen in das Gesamtversorgungskonzept des Stadtteils lässt darüber hinaus konkrete Geschäftsaufgaben nicht erwarten.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.9**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Derzeit ist die Erreichbarkeit des bestehenden REWE-Marktes am Hansaring für Fußgänger und Radfahrer der südlich des Hansarings gelegenen Wohnbebauung über die bestehenden Querungsmöglichkeiten im Bereich der Dortmunder Straße und Schillerstraße aufgrund der damit verbundenen „weiten Wege“ nicht optimal, gleiches gilt für die „Gegenrichtung“ von Norden zum bestehenden Penny-Markt. In der Folge sind ungesicherte Fußgänger-/Radfahrerquerungen im Kurvenbereich des Hansaringes mit entsprechendem Gefahrenpotenzial zu beobachten. Mit Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP Nr. 535 ist über die Errichtung der Ampelanlage im Kreuzungspunkt des Hansarings zum Planvorhaben eine zusätzliche gesicherte Fuß- und Radwegeverbindung von Norden/Süden über den Hansaring in das Hafenviertel/die nördlich angrenzenden Stadtbereiche gegeben, die insbesondere auch für ältere Menschen eine verbesserte Erreichbarkeit aller Einrichtungen ohne Sicherheitseinschränkungen ermöglicht (s.a. Abwägung zu Pkt. 4.7 Verkehr). Fazit: Entgegen der Behauptung ist mit Umsetzung des Planvorhabens sowohl von der Angebotsseite als auch unter dem Aspekt der Erreichbarkeit eine Verschlechterung der fußläufig erreichbaren Einkaufsmöglichkeiten nicht gegeben. Vielmehr wird mit der Errichtung der Ampelanlage im Zusammenhang mit der Vorhabenplanung eine weitere gesicherte Querung des Hansarings für Fußgänger und Radfahrer zu den bestehenden Einzelhandelsmärkten sichergestellt und somit die Durchlässigkeit zwischen den Quartieren nördlich und südlich des Hansarings verbessert.	
3.4	*Im Übrigen rege ich an, die Aussagen der Gutachten zur Beeinträchtigung des vorhandenen Einzelhandels zu überprüfen. Die Firma Stroetmann hat ein nahezu gleichartiges E-Center an der Friedrich-Ebert-Straße verwirklicht. Haben sich die damaligen Aussagen der Gutachter zur Beeinträchtigung des Einzelhandels, z. B. an der Hammer Straße als stichhaltig erwiesen?*	Die Überprüfung der städtebaulichen Auswirkungen in Abhängigkeit von der Gesamtverkaufsfläche und sortimentsbezogenen Verkaufsflächenanteilen wurde für unterschiedliche Gesamtverkaufsflächengrößen (8.000 m² VK, 6.900 m² VK und 4.900 m² VK) differenziert untersucht und abschließend mit einer Gesamtverkaufsfläche von 4.900 m² als handlungsleitende Grundlage für die Einzelhandelsent-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.10**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	(Siehe Musterstellungnahme 2 Kapitel 1 Seite 2)	wicklung am Standort politisch beschlossen (s. Pkt. 3.1 der Abwägung). Über die „**Städtebauliche Wirkungsanalyse zu Einzelhandelsbausteinen im Bereich Münster – Hafen in der Stadt Münster**“ Junker und Kruse Stadtforschung / Planung, Dortmund, Endbericht Juni 2011 und die „Städtebauliche Wirkungsanalyse zu Einzelhandelsbausteinen im Bereich Münster – Hafen, **Ergänzende Stellungnahme zur Untersuchung von Juni 2011 unter Berücksichtigung aktueller Rahmenbedingungen**“ Junker und Kruse Stadtforschung / Planung Dortmund, den 03.09.2012 ist die Verträglichkeit der den Festsetzungen des VBP Nr. 535 zugrunde liegenden Verkaufsflächengrößen auf die Einzelhandelsbesatzstruktur entsprechend den landesplanerischen Vorgaben uneingeschränkt dokumentiert. In der ergänzenden Stellungnahme von September 2012 wurden neben der Reduzierung der Gesamtverkaufsflächengröße auf 4.900 m² gemäß dem politischen Beschluss zum Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ die aktuellen VK-Flächenerweiterungen bestehender Märkte im relevanten Untersuchungsraum und die Folgen der Schlecker-Insolvenz mit in die Bewertung einbezogen. In den benannten Vorgehensweisen mit Berücksichtigung der aktuellen Einzelhandelsentwicklungen wird den Erfordernissen für eine sachgerechte Abwägung der planbedingten Auswirkungen auf die bestehende Einzelhandelsstruktur uneingeschränkt entsprochen. Der Gutachter ist anerkannt, fachkundig und unterliegt einer rechtlichen Haftung für seine Aussagen. Die Wirkungsanalysen entsprechen in Aufbau und Untersuchungsgrad den gesetzlichen Bestimmungen und Vorgaben der Raum- und Landesplanung und sind als Bestandteil der Offenlage uneingeschränkt prüffähig. Die Gutachten wurden über die Beteiligungsverfahren durch das Fachamt der Stadt Münster und die Fachbehörden/sonstigen Träger öffentlicher Belange (IHK, HK und EHV WM) überprüft und in den Ergebnissen als Abwägungsgrundlage uneingeschränkt anerkannt. Die Bestätigung der	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Vereinbarkeit des Planvorhabens mit den Zielsetzungen der Raumordnung/Landesplanung gemäß § 34 LPIG liegt als positive Stellungnahme der Bezirksregierung vor. Die städtebauliche Wirkungsanalyse bewertet das konkrete Vorhaben für den jeweiligen Untersuchungsraum, Ergebnisse aus Bewertungen anderer Einzelhandelseinrichtungen sind nicht übertragbar und als Kriterium nicht belastbar. Entscheidender ist der jährliche Erfahrungsaustausch der Stadt Münster im Zuge eines Jour-Fixe mit der Bezirksregierung Münster, dem Einzelhandelsverband, der Industrie- und Handelskammer sowie der Handwerkskammer, in dem die aktuellen Einzelhandelsentwicklungen im Stadtgebiet gemeinsam erörtert werden. Ein gesamtstädtisches Monitoring mit einer Überprüfung des Einzelhandelskonzeptes erfolgt alle 3 Jahre. Auch hier wurden im aktuellen Austausch keine neuen Aspekte oder Anpassungserfordernisse zum Planvorhaben vorgetragen. Fazit: Ein Infragestellen der gutachterlichen Aussagen ist nicht begründet, die Notwendigkeit einer weitergehenden Überprüfung oder weitergehender Untersuchungen ist nicht gegeben.	

4	Verkehr		
4.1	*Die Verkehrsplanungen gehen von falschen Voraussetzungen aus. Schon heute ist der Hansaring als hauptsächliche Zufahrtstraße voll belastet und es kommt bereits heute - nicht nur in den Stoßzeiten - zu erheblichen Staus.* *Es ist also in keiner Weise plausibel, dass die örtliche Verkehrsbelastung durch das Hafencenter insgesamt nicht oder nur geringfügig steigen wird. Das Gegenteil wird der Fall sein.* *(Siehe Musterstellungnahme 2 Kapitel 2 Seite 2; Musterstellungnahme 1 Seite 3; Musterstellungnahme 5 Seite 2)*	Die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Verkehrssituation wurden in der „**Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafencenter“ in Münster**“, nts Ingenieurgesellschaft mbH Münster, Stand 26.03.2015 gutachterlich untersucht und bewertet. Das Gutachten ist eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung von August 2013, die als Entwurf Bestandteil des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens gem. § 4 Abs. 1 BauGB und der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB des VBP Nr. 535 und der 39. FNP-Änderung im Parallelverfahren war.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Anlass zur Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung waren nennenswerte Entwicklungen im Plangebiet und eine umfangreichere und verfeinerte Verkehrsdatenlage, welche durch zwischenzeitlich durchgeführte Erhebungen im Zusammenhang mit der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung (VU) zum Masterplan ‚Stadthäfen Münster' mit Stand Januar 2015 und über zusätzliche automatische Datenauswertemöglichkeiten zur Verfügung stand. Neben den aktualisierten Datensätzen wurden als Strukturmaßnahmen alle Projekte und Flächenentwicklungen im Bereich des Masterplans ‚Stadthäfen-Münster' bis zum Entwicklungsstand 2025 analog der VU der Stadt Münster berücksichtigt, darüber hinaus wurde für eine weitergehende Bewertung der planbedingten Verkehrsauswirkungen der Untersuchungsraum nach Westen bis zum Kreuzungspunkt Hansaring/Albersloher Weg und nach Nordosten bis zur Wolbecker Straße unter Einbezug der Wohnstraßen südlich des Hansarings aufgeweitet. In den Wohnstraßen nördlich des Hansarings (Schillerstraße stadteinwärts, Emdener Straße, nördliche Dortmunder Straße, Meppener Straße und nördliche Soester Straße) ist eine relevante planbedingte Zunahme der Verkehrsbelastungen aufgrund der fehlenden Netzfunktion der Straßen zu anderen übergeordneten Straßen nicht gegeben, so dass eine gutachterliche Bewertung dieser Straßenbereiche nicht erforderlich war. Der Vorwurf, die Verkehrsplanungen gingen von falschen Voraussetzungen aus, ist unbegründet. Die Verkehrsbelastung, insbesondere auf dem Hansaring als innerstädtische Hauptverkehrsstraße ist hoch, dessen ist sich die Verwaltung bewusst. Gemäß der VU zum Masterplan der Stadt Münster ist jedoch festzustellen, dass das Kraftfahrzeugaufkommen auf den Hauptverkehrsstraßen der Stadt Münster derzeit stagniert. Die Analysebelastungen 2014 für den Hansaring entsprechen in Ihrer Größenordnung weiterhin denen der Belastungen aus dem Jahr 2012. Die-	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		sen Trend bestätigen auch die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2013, wonach der Anteil der KFZ-Nutzer bei der Münsteraner Bevölkerung von 36,3% im Jahr 2007 auf nunmehr 29,0 % (inkl. Kfz-Mitfahrer) deutlich gesunken ist. Dies entspricht einem Rückgang der Mobilität von 3,80 Wege/Tag in 2007 auf 3,42 in 2013. Damit ist erstmalig auch der absolute Wert der Kfz-Fahrten der Münsteraner rückläufig und auf unter 300.000 Kfz-Personenfahrten/Tag gesunken, gleichzeitig wurden die zurückgelegten Wege länger, was zu Mehrbelastungen auf den Straßen führt. Bei der Ermittlung des Prognoseverkehrs in der Verkehrsuntersuchung zum VBP Nr. 535 ist der Auslastungsgrad des Hansarings berücksichtigt. Der Hansaring gehört dabei zum Hautverkehrsstraßennetz der Stadt, als Tangentenring hat er im Bestand eine Verkehrsbelastung von ca. 1.500 Kfz/h. Im betrachteten Abschnitt hat der Ring den Charakter einer örtlichen Geschäftsstraße bzw. Hauptverkehrsstraße. In dieser Qualifikation gibt die RASt06 als typische Verkehrsbelastung eine Verkehrsstärke zwischen 400 und 2.600 Kfz/h an. Auch mit den zusätzlichen Verkehrsbelastungen aus den Prognoseverkehren liegt die Gesamtbelastung des Hansarings innerhalb der Regelwerte. In der Verkehrsuntersuchung wird für die Verkehre auf den Straßen die durchschnittliche, tägliche Verkehrsbelastung (DTV) in Kfz/24h zugrunde gelegt. Damit wird die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage eines Jahres beschrieben und werden jahreszeitliche Schwankungen, Ferienzeiten, Sonn- und Feiertage berücksichtigt. Für die zu erwartenden vorhabenbezogenen Verkehre des Hafencenters werden aus der überwiegend werktäglich relevanten Einzelhandelsnutzung die höheren durchschnittlichen, werktäglichen Verkehre (DTVw) eingerechnet. Die so ermittelten Belastungsfälle liegen damit auf der sicheren Seite, da bei dieser Vorgehensweise	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		hinsichtlich des vorhabenbezogenen Mehrverkehrs die ungünstigere werktägliche Belastungskonstellation Berücksichtigung findet (vgl. nts, 26.3.2015, S. 12). Die Staubelastung am Hansaring dokumentiert ein für Innenstädte generelles Stauphänomen, regelhaft zu den morgen- und abendlichen Stoßzeiten über ca. 45 min bei einem ansonsten oft unauffälligen Tagesverlauf. Im Vergleich zu anderen Ballungsräumen ist dieses Phänomen in der Stadt Münster jedoch weniger ausgeprägt. Selbst bei einem mehrspurigen Ausbau des derzeit 2-spurigen Hansarings wäre ein Abbau der Stauwirkungen nicht gegeben. Darüber hinaus wäre ein mehrspuriger Ausbau des Hansarings innerhalb der bestehenden Liegenschaftsverhältnisse nicht möglich und ist städtebaulich auch nicht gewollt. Ziel der Münsteraner Stadtentwicklung ist ein Erhalt der bestehenden städtebaulichen Charakteristik und nicht der Umbau in eine autogerechte Stadt. Das Planvorhaben profitiert in einem erheblichen Maße von der hohen Frequentierung des Hansaringes und generiert hieraus einen erheblichen Kundenanteil. Dementsprechend niedrig sind die zu erwartenden Neuverkehre (vgl. entsprechende Effekte am praktisch problemlos funktionierenden Einkaufszentrum Friedrich-Ebert-Straße). Über die mit Umsetzung des Planvorhabens verbundene Errichtung einer öffentlichen Quartiersgarage mit ca. 220 Stellplätzen ist gleichzeitig eine Reduzierung des derzeit bereits anteilig im Quartier vorhandenen Parkplatzsuchverkehrs mit Entlastungseffekten insbesondere in den untergeordneten Wohnstraßen und am Hansaring selbst zu erwarten. Als weiterer Standortfaktor ist festzuhalten, dass über den Wegfall der früheren gewerblichen Nutzungen auf dem Grundstück auch ein Wegfall der damaligen gewerblichen Verkehre mit einem erheblichen LKW-Anteil allein aus dem Logistikstandort der Post AG verbunden ist. Derzeit werden über den	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Vorhabenbereich als brachliegendes Grundstück keine Verkehre generiert. Im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung werden jedoch mit jeder Reaktivierung und Überplanung des rd. 21.000 m² großen innerstädtischen Grundstücks projektbezogen Ziel- und Quellverkehre erzeugt, die sich im Straßennetz auswirken. Im Worst-Case-Szenario (Planfall 2) zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Hafencenters einschließlich der übrigen Strukturmaßnahmen des Masterplans bis 2018 ergibt sich im direkten Anschlussbereich zum Vorhaben eine durchschnittliche, tägliche Verkehrsbelastung (DTV in Kfz/24h) für den Hansaring von 15.600 bzw. 14.800 DTV, was einer Steigerung gegenüber dem Referenzjahr der Analyse 2014 von 3,3% entspricht. Östlich der zukünftigen Zufahrt zum Hafencenter bis zur Schillerstraße wird auf dem Hansaring dagegen eine Abnahme der Verkehrsbelastung gegenüber 2014 von 1,3 % erwartet. Im weiteren Verlauf zur Wolbecker Straße ist lediglich eine Erhöhung von 2,5 % für den Hansaring gegeben, nach Westen zum Kreuzungspunkt Albersloher Weg liegt die Verkehrszunahme bei 3,6 %. Insgesamt sind somit zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Planvorhabens nur geringfügige Verkehrszuwächse auf dem Hansaring zu verzeichnen, was insbesondere aus dem stagnierenden Kraftfahrzeugaufkommen auf den Hauptverkehrsstraßen in Münster und aus dem Verkehrsverhalten der Münsteraner Bevölkerung begründet ist. Für das Prognosejahr 2025 (Planfall 1) mit den Entlastungswirkungen aus dem 3. Bauabschnitt der B51 und der B481n stellen sich für den relevanten Abschnitt des Hansarings östlich und westlich der Zufahrt zum Hafencenter Entlastungen von bis zu 700 DTV ein, was einer Reduzierung gegenüber 2018 von 4,5 % entspricht. Mit der Reduzierung werden die Bestandswerte aus der Analyse 2014 ohne Planvorhaben sogar um 1,3 bzw. 5,3 % unterschritten.	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Zur Sicherung leistungsfähiger und sicherer Verkehrsabläufe werden vom Gutachter Maßnahmen an bestehenden Knotenpunkten des Hansarings zur Dortmunder Straße bzw. zur Schillerstraße sowie der Ausbau der derzeitigen Grundstückszufahrt ins Plangebiet zu einem lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt unter Verlegung der vorhandenen Bushaltestelle vorgeschlagen. Die Umsetzung der Maßnahmen wird im Durchführungsvertrag verbindlich vereinbart bzw. als Schalt- und Steuerungsmaßnahmen durch die Stadt Münster durchgeführt. Der Albersloher Weg genügt in seinem ausgebauten Abschnitt ab der Einmündung Hafenweg bereits heute den zukünftigen Anforderungen. Für die Kreuzungen ‚Albersloher Weg/Hansaring' und ‚Wolbecker Straße/Hansaring' ist bereits heute der Überlastungszustand für die nachmittägliche Spitzenstunde erreicht bzw. wird teilweise erreicht. Unabhängig vom Planvorhaben sind an den Kreuzungspunkten aufgrund des teilweise rückläufigen bzw. stagnierenden Kraftfahrzeugaufkommens bereits für 2018 Reduzierungen der Verkehrsbelastungen festzustellen, bis 2025 werden durch die Maßnahmen im Flächennutzungsplan an nahezu allen Punkten verringerte Verkehre mit zum Teil deutlichen Entlastungen gegenüber der heutigen Situation prognostiziert. Die vorhabenbedingten Mehrverkehre aus dem Planvorhaben ‚Hafencenter' tragen am Kreuzungspunkt ‚Albersloher Weg/Hansaring' zu keinen nennenswerten Veränderungen in der Leistungsfähigkeit bei, mit 4 - 7 % Mehrverkehr liegen die veränderten Verkehrsmengen deutlich unterhalb üblicher Belastungsschwankungen von bis zu 20 %. An der Kreuzung Wolbecker Straße/Hansaring liegen die vorhabenbedingten Belastungszunahmen bei lediglich 1 - 3,5 %. Ein spürbarer Einfluss auf die derzeitige Qualität der Verkehrsabwicklung ist darüber nicht gegeben, vielmehr hat bis zu diesem Knotenpunkt bereits eine deutliche Durchmischung des vorhabenbezogenen Verkehrs mit dem übrigen prognostizierten	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Verkehr im Netz der Stadt Münster stattgefunden. Weitergehende Details sind der Verkehrsuntersuchung und der Begründung Kapitel 6.3.1 zu entnehmen. Fazit: Mit Umsetzung des Planvorhabens sind Mehrverkehre auf dem bereits stark belasteten Hansaring als Hauptverkehrsstraße verbunden. Die Zuwächse liegen jedoch unterhalb üblicher Belastungsschwankungen und mit den verbleibenden Gesamtbelastungen innerhalb der Regelwerte der RASt06. Innerhalb genereller Stauphänomene in Innenstadtbereichen ist der Hansaring für die Aufnahme der Mehrverkehre aus dem Planvorhaben ‚Hafencenter' und den übrigen Strukturmaßnahmen des Masterplans ‚Stadthäfen Münster' uneingeschränkt geeignet. In der Gesamtbewertung ist das Hafencenter nicht maßgeblich für die Verkehrsentwicklung des Hansarings. Mit Maßnahmen an bestehenden Knotenpunkten und dem Ausbau der Zufahrt ins Plangebiet zu einem lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt können vorhandene Mängel in der Verkehrsinfrastruktur behoben werden. Über die geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen und über die allgemeine Verkehrsentwicklung in der Stadt Münster werden die Verkehrszuwächse aus dem Planvorhaben und den übrigen Strukturmaßnahmen des Masterplans in weiten Teilen aufgefangen und teilweise sogar unter die derzeitige Verkehrsbelastung reduziert. Eine leistungsfähige und verkehrssichere Ableitung der Verkehre über den Hansaring ist zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Planvorhabens im Worst-Case-Szenario 2018 (Planfall 2) sichergestellt. In Abwägung verkehrlicher Belange und den Erfordernissen nach einer geordneten Innenentwicklung innerhalb formulierter städtischer Entwicklungsziele können verbleibende Verkehrszuwächse an einzelnen Straßenabschnitten des Hansarings zugunsten einer geordneten städtebaulichen Entwicklung des derzeit brachliegenden Innenstadtgrundstücks hingenommen werden.	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Mit dem Verkehrsgutachten zum VBP Nr. 535 werden auch die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung der Stadt Münster zum Masterplan ‚Stadthäfen Münster' mit Stand Januar 2015 bestätigt, wonach eine leistungsfähige und sichere Abwicklung der Verkehre aus den geplanten Strukturmaßnahmen des Masterplans über das öffentliche Straßennetz der Stadt Münster gewährleistet ist. Der Vortrag, die Verkehrsplanung ginge von falschen Voraussetzungen aus und sei in den Ergebnissen unplausibel ist eine unbegründete Behauptung und wird als solche zurückgewiesen.	
4.2	*Die Verkehrsprognose ist unplausibel. Ihre Datengrundlagen sind unklar, die Rechengänge nicht nachvollziehbar. Im Ergebnis ist die durch das „Hafencenter" erwartete Verkehrsbelastung viel zu niedrig angesetzt. Die weiteren Prognosen und Abschätzungen zum Lärm, zu Schadstoffbelastungen und zur verkehrsmäßigen Aufnahmefähigkeit der vorhandenen Infrastruktur basieren auf angenommenen Verkehrszahlen. Sie sind schon deshalb ebenfalls fehlerhaft und werden zurückgewiesen.* *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 3; Musterstellungnahme 3 Kapitel 1 Seite 2; Musterstellungnahme 5 Seite 3)*	Die Ausgangsdaten der **„Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafencenter"** basieren auf den aktuellen Daten des Verkehrsmodells der Stadt Münster und auf den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung zum Masterplan ‚Stadthäfen Münster' in der Aktualisierung mit Stand Januar 2015. Die Eingangsdaten des Verkehrsmodells sind keine „angenommenen Daten" sondern werden über Plausibilitätskontrollen und automatische tagesaktuelle Verkehrserfassungen an Verkehrssteuerungsanlagen ausgewählter Knotenpunkte ständig aktualisiert und überprüft. Damit ist das Verkehrssimulationsmodell immer auf dem aktuellen Stand und entspricht den anerkannten Regeln der Technik. Über den umfassenden Grundlagen- und Analyseaufwand sind aktuelle und fachlich belastbare Verkehrsbewertungen, insbesondere auch für kleinräumige Verkehrsuntersuchungen, möglich. Für das Verkehrsgutachten zum VBP Nr. 535 wurden zusätzlich im Vorfeld der Prognosen umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt, anhand dessen das Verkehrsmodell im Untersuchungsgebiet weitergehend feingeeicht wurde. Die Abschätzung der zu erwartenden Verkehrsmengen durch das Planvorhaben ‚Hafencenter' wurde unter Berücksichtigung der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen", herausgegeben von der For-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.12** **1.2.13**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		schungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006 und vergleichbaren Projekten im Stadtgebiet, durchgeführt. Die Ergebnisse wurden in das Verkehrsmodell der Stadt Münster integriert. Zur weitergehenden Konkretisierung der Verkehrserzeugung der geplanten Einzelhandelseinrichtungen wurden Kontrollzählungen an einer bestehenden Einrichtung in vergleichbarer verkehrlicher Lage im Stadtgebiet Münster, hier: am E-Center in der Friedrich-Ebert-Straße, durchgeführt und in die Datenstruktur eingepflegt. Aus der Datenstruktur wurden Verkehrsprognosen für den Planfall 2018 als neuer Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Hafencenters ohne die Entlastungswirkungen aus den übergeordneten Verkehrsmaßnahmen des 3. Bauabschnitts der B51 und der B481n und für das Jahr 2025 unter Berücksichtigung der Straßenmaßnahmen erstellt. Als ‚Worst-Case-Szenario' für die verkehrliche Bewertung wurde der Planfall 2018 zugrunde gelegt, für die Bewertung der Lärm- und Luftschadstoffsituation der nachfolgenden Gutachten wurden zusätzlich einzelne höhere Belastungswerte aus dem Prognosejahr 2025 berücksichtigt. In der benannten Form und in den angewendeten Maßgaben entspricht die Verkehrsuntersuchung uneingeschränkt den allgemein gültigen fachgutachterlichen Standards. Die Inhalte und Vorgehensweisen waren bereits im Entwurf der Verkehrsuntersuchung mit Stand 15.08.2013 als Bestandteil der Offenlage in eine Bewertung eingestellt, durch die Fachbehörden und Fachämter der Stadt Münster geprüft und in den Ergebnissen als Abwägungsgrundlage uneingeschränkt anerkannt. Die nun vorliegende Untersuchung von März 2015 wurde erforderlich, da zwischenzeitlich neue Projekt- und Verkehrsdaten im Zusammenhang mit der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Masterplan ‚Stadthäfen Münster' vorlagen und als neues Referenzjahr zur Inbetriebnahme des Planvorhabens das Jahr	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		2018 bewertet werden musste. In der Datenstruktur einschließlich der Verkehrskenndaten des Planvorhabens blieb das Gutachten gegenüber 2013 unverändert. Über die zusätzliche Aufweitung des Untersuchungsraumes bis zum Albersloher Weg im Westen und der Wolbeckerstraße im Nordosten ist eine weitergehende Abwägung der planbedingten Auswirkungen - auch in der Forderung einzelner Anregungsgeber - sichergestellt. Weitergehend s. Pkt. 4.1. Fazit: Mit den erfassten Daten und Einstellung der Daten in die Prognoseberechnungen ist eine Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen des Planvorhabens auf die bestehende und zukünftige Verkehrssituation im relevanten Untersuchungsraum uneingeschränkt gegeben. Dies gilt sowohl für die Erhebung und Aufbereitung der Daten entsprechend den geltenden fachgutachterlichen Standards als auch für die Belastbarkeit der Daten in der Aktualität des Jahres 2015. Damit sind die Daten auch als Grundlage für die nachfolgende Bewertung der Lärm- und Schadstoffsituation uneingeschränkt anwendbar. Dementgegen handelt es sich bei der Stellungnahme mit dem Vortrag der Unplausibilität des Gutachtens und unklaren Datengrundlage mit falschen Ergebnissen für das nachfolgende Lärm- und Schadstoffgutachten um eine nicht begründete Behauptung und wird als solche zurückgewiesen.	
4.3	*Die örtliche Verkehrs- und damit Lärm- und Schadstoffbelastung ist bereits jetzt für an die Straßen angrenzende Wohnnutzung sehr hoch. Die Verkehrsanalyse für den Jetztzustand (2012) geht beispielsweise für den Hansaring im hier gegenständlichen Bereich von ca. 17.000 Fahrzeugen pro Tag aus (DTVw, Kfz/24h; Anlage 2 zur Verkehrsprognose). Die immer wieder kehrende Behauptung, dass das Einkaufszentrum im Endeffekt nicht (wesentlich) Mehrverkehr anziehen wird, als durch anderweitige Planungen (wie den 3. Bauabschnitt der B51 durch St. Mauritz) wegfallen wird, halte ich für falsch und nicht zielführend.*	Der Vortrag, dass die Verkehrs- und damit Lärm- und Schadstoffbelastung entlang des Hansarings sehr hoch ist, ist zutreffend und begründet sich aus der zentralen Innenstadtlage und der Verkehrsbedeutung des Hansarings innerhalb des örtlichen Hauptverkehrsstraßennetzes. Hierbei wird nicht verkannt, dass die Verkehrslärmbelastung auf dem Hansaring sowohl heute, wie auch zukünftig bereits ohne Planvorhaben im kritischen Bereich liegt und durch das Planvorhaben weiter gesteigert wird. Siehe dazu Pkt. 6.1 „Schallimmissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.14** **1.2.15**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Die Lebensqualität wird auch in den bereits bestehenden und angrenzenden Wohngebieten verschlechtert. Das gilt alleine schon deshalb, weil das Einkaufszentrum lt. ausliegender Verkehrsprognose ca. 3.900 Kfz-Fahrten pro Tag generiert ((...) warum „nur“ 1.377 Neuverkehr pro Tag angenommen werden, ist ebenso unplausibel, wie dass 30 Lkw-Fahrten pro tag für die Gesamtanlage ausreichend sein sollen).Tatsächlich wird das Einkaufszentrum noch weitaus mehr Kfz-Verkehr anziehen. (...) Es ist also in keiner Weise plausibel, dass die örtliche Verkehrsbelastung durch das Hafencenter insgesamt nicht oder nur geringfügig steigen wird. *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 2 und 3; Musterstellungnahme 3 Kapitel 1 Seite 1; Musterstellungnahme 5 Seite 3)*	Für den Hansaring werden die Verkehrszuwächse aus dem Planvorhaben und den übrigen Strukturmaßnahmen des Masterplans über die geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen und über die allgemeine Verkehrsentwicklung in der Stadt Münster in weiten Teilen aufgefangen und teilweise sogar unter die derzeitige Verkehrsbelastung reduziert. Eine leistungsfähige und verkehrssichere Ableitung der Verkehre ist bereits zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Planvorhabens im Worst-Case-Szenario 2018 (Planfall 2) über den Hansaring sichergestellt. Weitergehend s. Abwägung zu Pkt. 4.1. Für die angrenzenden Bereiche sind die Verkehrsbelastungen entsprechend der Bedeutung der Straßen differenziert zu bewerten. So liegt z. B. die derzeitige durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV in Kfz/24h) der Schillerstraße bei 7.100, der südlichen Dortmunder Straße bei 2.600, des Hafenwegs bei 450 und der Bremer Straße im Anschluss zum Knotenpunkt Hansaring/Albersloher Weg bei 7.700 DTV, für die Bernhard-Ernst-Straße und die Soester Straße als Netzverbindung zum Hansaring wurden 700 bzw. 1.700 DTV ermittelt. Insgesamt zeigen die Untersuchungen, dass auch auf den untergeordneten Straßen in der Analysebelastung 2012 zu 2014 die Verkehrsbelastungen stagnieren. Im Worst-Case-Szenario (Planfall 2) zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Hafencenters einschließlich der übrigen Strukturmaßnahmen des Masterplans bis 2018 ergeben sich für die Schillerstraße 7.600, die südliche Dortmunder Straße 2.100, der Bremer Straße 8.000 und für den Hafenweg in Höhe der Dortmunder Straße 1.200 DTV mit weiter abnehmenden Belastungen nach Osten von 390 auf 180 Kfz/24h infolge der zukünftigen Abbindung des Hafenwegs für den Kfz-Verkehr. Für die Schillerstraße bedeutet dies eine Zunahme von 7 %, für die Bremer Straße im Kreuzungspunkt zum Albersloher Weg von 3,9 % und den Hafenweg von 166 % (nur im westlichen Bereich) abnehmend auf 0 infolge der geplanten Abbindung des Hafenwegs nach Osten für den motorisierten	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Individualverkehr. In der südlichen Dortmunder Straße und der Bernhard-Ernst-Straße wird dagegen eine Abnahme der Verkehrsbelastung gegenüber 2014 um 19,2 % bzw. 28,6 % festgestellt. In der Soester Straße ist im Planfall 2 im Jahr 2018 mit 112 % eine Verdoppelung der Verkehrsbelastung von derzeit 1.700 auf dann 3.600 DTV zu verzeichnen. Die deutliche Zunahme ist weniger über das Planvorhaben ‚Hafencenter' sondern aus der Netzfunktion der Straße zwischen Hansaring und Albersloher Weg begründet, die mit zunehmendem Ausbau des Hafenareals an Bedeutung gewinnt. Dies bestätigt auch der Vergleich mit/ohne Hafencenter, wonach der Anteil des Hafencenters an der Verkehrszunahme von 1.900 DTV lediglich 300 DTV beträgt. In der langfristigen Entwicklung für das Prognosejahr 2025 (Planfall 1) mit den Entlastungswirkungen aus dem 3. Bauabschnitt der B51 / B481n und der Theodor-Scheiwe-Straße im Bestand stellt sich für die Schillerstraße gegenüber 2018 eine Entlastung um 400 DTV ein, was mehr oder weniger der heutigen Belastung (7.100 DTV) entspricht. Die Verkehrsbelastungen in der Bernhard-Ernst-Straße bleiben unverändert niedrig. In der südlichen Dortmunder Straße und am Hafenweg kommt es bis 2025 infolge der zunehmenden Bedeutung des Hafenareals zu geringfügigen Erhöhungen der Verkehrsbelastung um 100 bzw. 300 DTV, wobei die absolute Belastung mit 2.200 und 1.500 DTV der Quartiersbedeutung der Straßen angemessen ist und zumindest für die Dortmunder Straße immer noch deutlich unter den derzeitigen Verkehren liegt. Die Bremer Straße im Anschluss zum Albersloher Weg und die Soester Straße werden erstrangig von den Entlastungswirkungen der B51 und B481n profitieren. Im südlichen Abschnitt der Bremer Straße wird sich ab 2025 die Verkehrsbelastung um rd. 18,8 % auf 6.500 DTV und damit um 1.200 DTV gegenüber der derzeitigen Belastung reduzieren, in der Soester Straße liegt die Reduzierung bei rd. einem Drittel auf 2.500 DTV. Im Vergleich zu	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		den übrigen Quartiersstraßen - südliche Dortmunder Straße derzeit 2.600 DTV - stellt die Verkehrsentwicklung in der Soester Straße (Analysefall 2014 = 1.700 DTV, Planfall 2 - 2018 = 3.600 DTV und Planfall 1 - 2025 = 2.500 DTV) eine Angleichung der Gesamtbelastungen der Straßen untereinander dar und ist als solche auch vertretbar. Eine sichere und leistungsfähige Ableitung der Verkehre ist für jeden Planfall gewährleistet (weitergehend s. Abwägung zu Pkt. 4.1 und 4.4). Gemäß der Verkehrsuntersuchung zum VBP Nr. 535 ergeben sich für das Planvorhaben Hafencenter insgesamt ca. 4.500 Fahrten/Tag. Die durch die Vorhabennutzungen „Einzelhandel, Dienstleistungen / Praxen / Büros, Gastronomie- und Wohnen“ pro Tag generierten Verkehre liegen bei ca. 3.900 Kfz-Fahrten, von denen effektiv jedoch nur 1.380 Kfz-Fahrten (1.355 Pkw-Verkehre und 25 Lkw) als „Neuverkehre“ zusätzlich entstehen. Über die zusätzlich geplante öffentliche Quartiersgarage werden täglich 640 Fahrten generiert, von denen in der Verkehrsuntersuchung zum VBP rd. 320 Fahrten als Neuverkehre entstehen, was dem Worst-Case-Ansatz entspricht, da ebenso angenommen werden kann, dass die Quartiersgarage erstrangig auf bestehende Verkehre abzielt und keine neuen Verkehre hervorruft. Die übrigen rd. 2.800 Kfz-Fahrten verkehren bereits heute bzw. in der anteiligen prognostizierten Verkehrsentwicklung auf dem Hansaring und werden das Hafencenter in Zukunft als „Zwischenstopp“ ansteuern und nutzen und sind somit keine tatsächlichen Mehrverkehre. Die angegebenen 30 Lkw-Fahrten sind nicht zutreffend. Richtig sind rd. 25 Lkw/24h, die die Anlieferverkehre aller Einzelhandelsnutzungen des Hafencenters als Maximale ausmachen. Für das Einkaufcenter liegen die täglichen Anlieferfahrten bei unter 10 Fahrten pro Tag. Grundsätzlich sind Anlieferungen für das Planvorhaben ausschließlich im Tageszeitraum von 6:00 - 22:00 zulässig, planbedingte Lkw-Fahrten auf den angrenzenden öffentlichen Straßen sind demnach	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		für den Nachtzeitraum nicht zu erwarten. Die Datenermittlung zu Kfz- und Lkw-Fahrten entspricht uneingeschränkt den fachgutachterlichen Standards bzw. ist aus Vergleichsprojekten prüffähig hergeleitet. Fazit: Entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung im Netzverbund des Straßensystems sind mit Umsetzung des Planvorhabens teilweise Mehrverkehre oder auch rückläufige Verkehrsbelastungen gegenüber der heutigen Situation auf angrenzende untergeordnete Straßen festzustellen. Die Zuwächse bzw. Abnahmen sind teils kleinräumig stark abweichend, insgesamt ist eine Angleichung der Verkehrsbelastungen innerhalb vergleichbarer Grundbelastungen der Straßen zu verzeichnen. Die Veränderungen sind nicht allein vorhabenbedingt, sondern resultieren im Wesentlichen aus dem grundlegenden Wandel des Viertels von einem ehemals gewerblichen Hafenareal zu einem gemischten Stadtquartier in den Zielsetzungen des Masterplans Stadthäfen Münster mit Auswirkungen auch auf die angrenzende Wohnnachbarschaft. Alle Verkehre können bereits zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Planvorhabens im Worst-Case-Szenario 2018 (Planfall 2) auch auf den untergeordneten Straßen leistungsfähig und sicher abgewickelt werden, die Gesamtverkehrsbelastungen liegen innerhalb gängiger Regelwerte. Die in der Verkehrsuntersuchung ermittelten Daten und gutachterlichen Prognosen sind plausibel, prüffähig und innerhalb der Gesamtbewertung abschließend dargestellt (s.a. Pkt. 4.2). Eine Einschränkung der Lebensqualität aus unzulässigen Mehrbelastungen aufgrund falscher bzw. nicht zutreffender Verkehrsbelastungszahlen ist nicht zu erwarten. Die Behauptung wird als nicht begründet zurückgewiesen. Einzuräumen ist, dass in einzelnen Nebenstraßen mit derzeit geringer Belastung mittelfristig, bis zur Fertigstellung der B 51/B 481n, eine spürbare Erhöhung des Verkehrs eintreten wird, was jedoch nur teilweise vorhabenbedingt ist und dort auch nicht zu Ver-	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		hältnissen führt, die für innerstädtische Wohnstraßen untypisch ist. In Abwägung verkehrlicher Belange und den Erfordernissen nach einer geordneten Innenentwicklung innerhalb formulierter städtischer Entwicklungsziele können verbleibende Verkehrszuwächse auch auf den untergeordneten Straßen zugunsten einer geordneten städtebaulichen Entwicklung des derzeit brachliegenden Innenstadtgrundstücks hingenommen werden.	
4.4	*Prognostizierte „Entlastungen" durch den Ausbau der B51/B481 bis zum Schifffahrter Damm, sind unrealistisch. Für die Finanzierung dieser Baumaßnahme stehen auf absehbare Zeit keine Mittel bereit. Die Straße über das Gelände der Firma „Scheiwe" auf der Ostseite des DEK ist eine Privatstraße, kein Bestandteil des öffentlichen Straßennetzes und kann folglich nicht als Entlastung für den Hansaring berücksichtigt werden.* *Erstens ist im Moment völlig unklar, ob, wann und wie die neue B51 kommt. Denn hier sind einerseits Klagen anhängig und andererseits ist die Finanzierung bisher wohl nicht freigegeben. Zweitens zieht die Bürgerinitiative aus St. Mauritz mit guten Argumenten die dortige Verkehrsprognose schwer in Zweifel. Durch die sehr großräumigen Effekte, die die B51-neu haben wird, wird die Belastungsgrenze dort sehr schnell wieder erreicht werden, so dass gar keine Kapazität für kleinräumige Entlastung verbleibt. Eher im Gegenteil: Es wird Ausweichverkehr oder neuen Zielverkehr aus der B51 auf die Wolbecker Straße, die von der autobahnähnlich ausgebauten B51 mit sog. holländischen Rampen neu und stark „verbessert" angeschlossen werden soll, in Richtung Zentrum und damit auch den Hansaring geben.* *(Siehe Musterstellungnahme 2 Kapitel 2 Seite 2; Musterstellungnahme 1 Seite 3; Musterstellungnahme 3 Kapitel 1 Seite 2; Musterstellungnahme 4 Kapitel 2 Seite 1 bis 2; Musterstellungnahme 5 Seite 2)*	Die **„Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafencenter"** betrachtet mit dem Planfall 2 die Situation zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Hafencenters im Jahr 2018 ohne Ausbau der B51/B481n und der Theodor-Scheiwe-Straße lediglich in der Bestandssituation. In Abgleich auf die Verkehrsuntersuchung zum Masterplan ‚Stadthäfen Münster' wurde als Prognosehorizont für den 3. Bauabschnitt der B51 und die B481n das Jahr 2025 (Planfall 1) zugrunde gelegt. Ende Juli / Anfang August 2014 wurde die Ortsumgehung Münster in den Bundesausbauplan aufgenommen und der 3. Bauabschnitt der B51 im Bundeshaushaltsentwurf mit 42 Mio. Euro berücksichtigt, die politischen Beschlüsse der Stadt Münster zum geplanten Ausbau liegen vor. Mit Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster vom 15. Mai 2015 ist die Rechtmäßigkeit des Ausbaus bestätigt, die Klagen wurden vom OVG abgewiesen bzw. verglichen. Am 22.6.2015 erfolgte der 1. Spatenstich für den vierspurigen Ausbau der B 51 zwischen dem heutigen Ausbauende östlich der Schillerstraße und der Warendorfer Straße. Als Bauzeit für den 1. Teilabschnitt zwischen der Wolbecker und der Warendorfer Straße sind 3 Jahre veranschlagt. Die Zielsetzungen der Stadt Münster, den gesamten Ausbau gemäß den Darstellungen des Flächennutzungsplans bis 2021, spätestens 2025 umzusetzen sind somit absolut realistisch, die im Gutachten getroffenen Annahmen sind uneingeschränkt begründet und zulässig.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.16** **1.2.17** **1.2.18**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Die Theodor-Scheiwe-Straße ist als zusätzliche Erschließungsspange für den Bereich der Münsteraner Stadthäfen seit Jahren fester Bestandteil der Verkehrsbeziehungen im südöstlichen Stadtquartier und bildet eine der verkehrlichen Grundlagen des Masterplans „Stadthäfen“. Bereits heute wird die Privatstraße werktäglich von rd. 3.700 Kfz genutzt und entlastet somit das übrige Straßennetz. Trotz der bislang noch fehlenden öffentlichen Widmung der Straße bestehen keinerlei Anzeichen dafür, dass eine Befahrung für die Öffentlichkeit nicht mehr gegeben sein könnte. Eine Sperrung der Straße kann auch allein aus den vorliegenden Verträgen zur Sicherung der Erschließung der an die Straße angrenzenden Nutzer ausgeschlossen werden. Der weitergehende Ausbau von Theodor-Scheiwe-Straße/Lütkenbecker Weg und die Widmung als öffentliche Verkehrsstraße in den Zielsetzungen des Masterplans „Stadthäfen Münster“ soll über das nachfolgende Planverfahren des Bebauungsplans Nr. 541 „Stadthafen I / Schillerstraße / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg“ mit Aufstellungsbeschluss vom 27.06.2012 gesichert werden. Die frühzeitige Beteiligung wurde gem. § 3 Abs. 1 BauGB im Rahmen des Hafenforums für das gesamte Plangebiet des B-Plans Nr. 541 bereits durchgeführt. Die frühzeitige Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB wurde für den Teilbereich südlich des Stadthafens sowie östlich des Dortmund-Ems-Kanals durchgeführt. Darüber hinaus ist die Stadt in Gesprächen mit den Eigentümern der betroffenen Grundstücksflächen der geplanten Verkehrstrasse. Vor dem benannten Hintergrund ist die Annahme der Theodor-Scheiwe-Straße/Lütkenbecker Weg in der Bestandssituation für die Verkehrsuntersuchung zum VBP Nr. 535 folgerichtig und in Abgleich auf die Zielsetzungen des Masterplans uneingeschränkt zulässig. Mit Blick auf die geplante Inbetriebnahme des Hafencenters im Jahr 2018 vor Fertigstellung des 3. BA der B51 und der B481n und vor dem Hintergrund derzeit nicht gesicherter Zeithorizonte zum vollstän-	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		digen Ausbau der Theodor-Scheiwe-Straße wird für die Bewertung der planbedingten Auswirkungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 der Planfall 2, ohne die Entlastungswirkungen durch die B51/B481n und die Theodor-Scheiwe-Straße lediglich in der Bestandssituation, als Worst-Case-Szenario zugrunde gelegt. Mit dem Worst-Case-Szenario wird dem Erfordernis zur Abwägung aller etwaigen negativen Planauswirkungen uneingeschränkt entsprochen. Im Ergebnis ist festzustellen, dass alle Verkehre über das örtliche Straßennetz bereits zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Planvorhabens im Worst-Case-Szenario 2018 leistungsfähig und sicher abgewickelt werden können. Langfristig wird sich über die geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen teilweise sogar ein Rückgang der Verkehre, insbesondere auf dem Hansaring, mit Entlastungswirkungen auch im Bereich Lärm und Luftschadstoffe für die angrenzenden Nutzungen einstellen (s. Abwägung Pkt. 4.1 und 4.3). Dies bestätigt auch die **Verkehrsuntersuchung ‚Masterplan Stadthäfen Münster'** der Stadt Münster und deren Fortschreibung / Aktualisierung mit Stand Januar 2015, in der die verkehrlichen Auswirkungen des 3. Bauabschnitts der B51/B481n mit/ohne Ausbau der Theodor-Scheiwe-Straße ausführlich untersucht wurden. Die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung wurde in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen der Stadt Münster am 29.01.2015 vorgestellt und nach weiterem Prüfauftrag am 12.03.2015 als verkehrsgutachterliche Grundlage für die weitergehende Entwicklung des Bereiches Stadthäfen mehrheitlich beschlossen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass mit den geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen die Verkehrsbelastungen der Netz- und Strukturentwicklungen aus dem Masterplan Stadthäfen - und damit auch des Hafencenters als Bestandteil der Strukturentwicklung - über das öffentliche Straßennetz abwickelbar sind. Zusätzliche Verkehrsmengen im Zuge der Soester Straße, der Dortmunder Straße,	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		des Hafenwegs und der Schillerstraße sind bezogen auf die geplanten Strukturentwicklungen vertretbar. Durch die Bündelung der Verkehrsströme über die geplanten Verkehrsmaßnahmen - insbesondere überregionaler Verkehre, die aktuell noch das innerstädtische Verkehrsnetz belasten - wird sich die Situation für den Hansaring im Jahr 2025 gegenüber heute mit einem Sinken der Verkehrsbelastung in einzelnen Abschnitten um bis zu 15% sogar etwas verbessern. Die in der Verkehrsuntersuchung ermittelten Daten und Prognosen entsprechen den geltenden fachgutachterlichen Standards und sind in der Aktualität des Jahres 2015 uneingeschränkt belastbar (s.a. Pkt. 4.2). Die Befürchtungen, dass der Ausbau der B51 Verkehre in das nachgeordnete Straßennetz verdrängen könnte, sind dementgegen unbegründete Behauptungen und basieren ausschließlich auf nicht belegten Vermutungen. Argumente der Bürgerinitiative aus St. Mauritz zum 3. Bauabschnitt der B51 sind in diesem Zusammenhang nicht Bestandteil des vorliegenden Planverfahrens des VBP Nr. 535 sondern wurden im Zuge der Planfeststellungen und Beratungen zum Ausbau der Bundesstraßen erörtert und abgewogen. Fazit: Mit dem Planfall 2 ohne Ausbau der B51/B481n und der Theodor-Scheiwe-Straße im Bestand ist die Datengrundlage für die Bewertung der planbedingten Auswirkungen auf die Verkehrs-, Lärm- und Luftschadstoffsituation im Sinne eines Worst-Case-Szenarios abschließend und hinreichend abgebildet. Die Entlastungswirkungen aus den geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen mit dem 3. BA B51/B481n und dem Ausbau der Theodor-Scheiwe-Straße als öffentliche Straße basieren auf den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung ‚Masterplan Stadthäfen Münster' der Stadt Münster und deren Fortschreibung/Aktualisierung mit Stand Januar 2015, die als verkehrsgutachterliche Grundlage für die wei-	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		tergehende Entwicklung des Bereichs Stadthäfen im März 2015 mehrheitlich beschlossen wurde. Mit der Aufnahme der B51/B481n in den Bundesausbauplan und richterlicher Bestätigung der Rechtmäßigkeit des Ausbaus sowie über die öffentliche Widmung und Ausbau der Theodor-Scheiwe-Straße/Lütkenbecker Weg über das nachfolgende Planverfahren des Bebauungsplans Nr. 541 sind die verkehrlichen Zielsetzungen der Stadt Münster weitergehend gesichert, so dass mittelfristig ab dem Jahr 2025 über die Ortsumgehung sowie den Ausbau der Theodor-Scheiwe-Straße relevante Entlastungen, insbesondere für den Bereich Hansaring erwartet und begründet angenommen werden können. Dementgegen beinhalten die vorgetragenen Bedenken und prognostizierten Verkehrsentwicklungen ausschließlich unbegründete und nicht belegte Vermutungen und werden als solche zurückgewiesen.	
4.5	*Schon heute ist der Hansaring als hauptsächliche Zufahrtsstraße voll belastet und es kommt bereits heute (...) zu erheblichen Staus. Diese Entwicklung wird sich verstärken, wenn auf der Höhe/Ecke der heutigen Tankstelle am Hansaring eine Ampelanlage installiert wird. Hier ist mit Dauerstau zu rechnen.* *Für unser Haus* (Anmerkung: Hansaring 46 - 48) *würde dies zudem bedeuten:* *- Ausfahrt auf den Hansaring nur noch sehr schwer möglich (trotz vorgezogener Haltelinie)* *- Bildung von Rückstaus in unserer Durchfahrt* *- Dadurch können wird unsere Tiefgarage nicht mehr anfahren oder verlassen* *(...) Die Erreichbarkeit des Hansarings in beide Richtungen für unser Haus ist mit dieser Verkehrslösung nicht möglich.* *(Siehe Musterstellungnahme 2 Kapitel 2 Seite 2; Musterstellungnahme 3 Kapitel 1 Seite 2)*	Als innerörtliche Hauptverkehrsstraße dokumentiert die Staubelastung am Hansaring ein für Innenstädte generelles Stauphänomen, regelhaft zu den morgen- und abendlichen Stoßzeiten bei einem ansonsten oft unauffälligen Tagesverlauf. Selbst bei einem mehrspurigen Ausbau des derzeit 2-spurigen Hansarings wäre ein Abbau der Stauwirkungen nicht gegeben. Darüber hinaus ist ein mehrspuriger Ausbau des Hansarings in seinen Flächenbedarfen innerhalb der bestehenden Liegenschaften nicht möglich und ist auch nicht Ziel der Münsteraner Verkehrsentwicklung (s. Pkt. 4.1). Neben generellen Stauphänomenen wird der Verkehrsfluss auf dem Hansaring durch Parkvorgänge an den Stellplätzen in Schrägaufstellung, durch die Wartepflicht an untergeordneten Zufahrten und Nebenstraßen (Dortmunder Straße und Soester Straße) sowie durch den Parksuchverkehr im Zusammenhang mit dem Stellplatzdefizit im Hafenbereich gestört. Weitere Störwirkungen sind über die derzeit nicht in einer Grünen Welle geschalteten Lichtsignalanlagen entlang des Hansarings gegeben. Für das Grundstück Hansaring 46 mit der Zufahrt zum rückwärtig gelegenen Kundenparkplatz des Penny-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.19**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Marktes sind weitere Beeinträchtigungen durch die vor dem Grundstück gelegene Bushaltestelle als sog. Buskap ohne eigene Busbucht gegeben. Mit Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP Nr. 535 ist im Anbindungspunkt des Planvorhabens zum Hansaring der Umbau der derzeit ungeregelten Grundstückszufahrt zu einem lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt verbunden. Die Ausgestaltung des Knotenpunktes und Bewertung der Leistungsfähigkeit mit den verkehrlichen Auswirkungen auf den Hansaring und auf die bestehenden relevanten Grundstückszufahrten wurde in der **„Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafencenter“** gutachterlich geprüft und bewertet. Die Leistungsfähigkeitsnachweise erfolgten entsprechend den fachgutachterlichen Standards gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2001. Neben der Sicherung der äußeren Erschließung des Planvorhabens werden vom Gutachter Maßnahmen aufgezeigt, die die o.g. Mängel in der Verkehrsinfrastruktur weitestgehend beheben. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass selbst für den Planfall 2 als Worst-Case-Szenario die Verkehrsmengen an den Knotenpunkten im direkten Umfeld zum Planvorhaben mindestens mit der Qualitätsstufe C (zufriedenstellend) abgewickelt werden können. Für den Kreuzungspunkt Hansaring/Zufahrt Hafencenter im direkten Übergang zum Grundstück Hansaring 46 ergab die Untersuchung für die morgendliche Spitzenstunde die Qualitätsstufe B und für die höher belastete nachmittägliche Spitzenstunde die Stufe C. Die Stufe C wird nur für den untergeordneten, in den Hansaring links einbiegenden Strom ausgewiesen, alle anderen Verkehrsströme werden mit Verkehrsqualität A oder B bewertet. Damit ist selbst während der Spitzenstunden ein zufriedenstellender Verkehrsablauf mit weniger als 30 Sekunden Wartezeit gewährleistet. Auf Höhe der Grundstückszufahrt zum Park-	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		platz Hansaring 46 - 48 wird mit der Signalisierung des Knotenpunktes zusätzlich die Beschilderung „Bei Rot hier halten“ installiert. Dadurch wird der Grundstückszufahrtsbereich frei von Rückstau gehalten und ausfahrende Fahrzeuge können die durch die Lichtsignalsteuerung entstandenen Zeitlücken zum Einbiegen auf den Hansaring nutzen. Mit den Maßnahmen ist sowohl eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit mit geringeren Wartezeiten für Einbieger auf den Hansaring als auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu verzeichnen, eine Überstauung der Nachbarknoten infolge der Ampelanlage am neuen Kreuzungspunkt ‚Hansaring/Anbindung Hafencenter‘ ist nicht zu erwarten. Mit Ausbau des Knotenpunktes ist die Verlegung des vorhandenen Buskaps vor dem Gebäude Hansaring 46 hinter die geplante Lichtsignalanlage in Fahrtrichtung Wolbecker Straße und Umgestaltung der Haltestelle als Busbucht verbunden. Mit der Verlegung wird eine Verbesserung des Verkehrsflusses am Hansaring durch wegfallende Wartezeiten aus Fahrgastwechselvorgängen erwirkt, im Bereich der Zufahrt Hansaring 46 werden durch Wegfall der Haltestelle die Sichtverhältnisse für ein- und ausfahrende Pkw verbessert. Neben den Verbesserungen im Zusammenhang mit dem Umbau des Knotenpunktes Hansaring/Zufahrt Hafencenter wird eine weitergehende Harmonisierung im Verkehrsfluss über eine verkehrsabhängige, koordinierte Schaltung der Lichtsignalanlagen entlang des Hansarings als „Grüne Welle“ erwirkt. Fazit: Entgegen der Behauptung wirkt sich die benachbarte Lichtsignalanlage günstig auf den Verkehrsfluss im Bereich der vorhandenen Zufahrt Hansaring 46 - 48 aus und verbessert eher die Erreichbarkeit und Anbindung des Grundstücks. Neben der Beseitigung vorhandener Mängel im Verkehrsfluss und Verbesserung der Sichtverhältnisse im Grundstückszufahrtsbereich ist darüber hinaus mit der Errichtung	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		der Lichtsignalanlage eine geregelte und somit sichere Querung des Hansarings für Fußgänger und Radfahrer im direkten Wegeverlauf zu den bestehenden Märkten, insbesondere auch zum Penny-Markt im Gebäude Hansaring 46 - 48, gegeben. Vor dem Hintergrund der gutachterlichen Ergebnisse und den aufgezeigten Maßnahmen zur verkehrlichen Anbindung des Planvorhabens an den Hansaring sind die vorgetragenen Bedenken nicht zutreffend und werden als unbegründet zurückgewiesen.	
4.6	*Die Verkehrssituation für die Nachbarn und bisherigen Anwohner wird sich weiter verschlechtern; beispielsweise durch Parkplatzmangel und - jedenfalls zu den Hauptverkehrszeiten - Rückstaus in den kleineren Wohn- und Erschließungsstraßen, was zu dem eine weitere Lärm- und Schadstoffbelastung bedeutet.* *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 3)*	Die Verkehrssituation im Hansa- und Hafenviertel wird geprägt durch die verkehrliche Bedeutung der öffentlichen Straßen als Haupt- und/oder untergeordnete innerstädtische Erschließungsstraßen. Die Verkehrsbelastungen auf den Straßen entsprechen in ihrer Qualifikation den typischen Verkehrsstärken gemäß RASt06 mit Stauphänomenen entlang der innerstädtischen Hauptverkehrsachsen. Die „**Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafencenter“ in Münster**“ hat für die Prognosefälle 2018 und 2025 ergeben, dass die Mehrverkehre aus den Strukturmaßnahmen des Masterplans Stadthäfen Münster einschließlich des Planvorhabens ‚Hafencenter‘ von dem bestehenden Straßennetz aufgenommen und leistungsfähig und sicher abgewickelt werden können. Verkehrliche Funktionsdefizite mit Rückstaus in die kleineren Wohn- und Erschließungsstraßen sind mit den gutachterlich vorgeschlagenen Maßnahmen an bestehenden Knotenpunkten bzw. durch den Ausbau der derzeitigen Grundstückszufahrt des Vorhabengrundstücks zu einem lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt nicht gegeben. Weitergehend s. Abwägung zu Pkte. 4.1, 4.3 und 4.5). Die Probleme der Parkraumsituation im Hansaviertel und der in den letzten Jahren verschärfte Parkdruck im Hafenviertel sind bekannt. Aus diesem Grund wurde mit dem Projekt Hafencenter die zusätzliche Schaffung von öffentlichen Quartiersparkplätzen als städtische Zielsetzung formuliert. Das Planvorhaben sieht neben der Unterbrin-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.20**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		gung der notwendigen Stellplätze der geplanten Nutzungen die Realisierung einer öffentlichen Parkierungsanlage mit ca. 220 Stellplätzen in einer Tiefgarage in Kenntnis und Lösung der problematischen Parksituation im öffentlichen Raum im Quartier explizit vor. Die Zielaussagen und Inhalte des VBP Nr. 535 kommen somit der Anregung zur Verbesserung der Parksituation im Quartier nach. Die Tiefgarage wird vollständig bewirtschaftet, Aussagen zur Betreiberschaft der Quartiersgarage und zum Abschluss eines Dienstleistungsvertrages zwischen dem Vorhabenträger und dem potenziellen Betreiber werden im Durchführungsvertrag getroffen. Wie die zukünftigen Quartiersparkplätze im Einzelnen gestaltet und angeboten werden, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht festgelegt werden, dies wird sich jedoch an den städtischen Standards orientieren. Die Detailplanung erfolgt im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens. Mit dem Angebot der zusätzlichen ca. 220 öffentlichen Quartiersstellplätze kann davon ausgegangen werden, dass sich die angespannte Parkraumsituation im Hansa- und Hafenviertel spürbar verbessert. Die sonstigen für die Vorhabennutzungen „Einzelhandel, Dienstleitung, Büro, Gastronomie und Wohnen“ notwendigen privaten Stellplätze werden entsprechend den bauordnungsrechtlichen Vorgaben der Stadt Münster im Gesamtprojekt auf eigenem Grundstück zusätzlich untergebracht und im Rahmen der Stellplatzkonzeption des Projektes nachgewiesen. Verdrängungs- und Ausweicheffekte auf Stellplätze im öffentlichen Raum der angrenzenden Straßen durch fehlende oder zusätzliche Stellplatzbedarfe aus dem Planvorhaben sind somit nicht gegeben. Bestehende ausgewiesene Parkstände im öffentlichen Raum des Hansarings bleiben auch nach Umsetzung der Entwicklungsziele erhalten, ein baulicher Eingriff in die Hauptverkehrsstraße ist lediglich in dem Bereich des zukünftigen Knotenpunktes zur Anbindung des	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Planvorhabens erforderlich. Entlang des Hansarings hat sich zur Optimierung des öffentlichen Stellplatzangebotes für Teilabschnitte eine Schrägparkeraufstellung etabliert. Die Verwaltung sieht derzeit keine Notwendigkeit, das widerrechtlich praktizierte Schrägparken zu unterbinden und somit die Parkraumsituation zusätzlich zu verschärfen. Ob und inwieweit zu einem späteren Zeitpunkt diese Praxis im Zuge einer Instandsetzungsmaßnahme baulich anders geregelt werden kann, bleibt künftigen Überlegungen vorbehalten. Auf dem Hafenweg besteht derzeit keine geordnete Parksituation. Mit Umsetzung der Entwicklungsziele des Masterplans ‚Stadthäfen' ist der Hafenweg - unabhängig vom Planvorhaben ‚Hafencenter' - entsprechend den zukünftigen zusätzlichen Nutzungen entlang der Straße neu zu gestalten und auszubauen. Fazit. Eine Verschlechterung der Verkehrssituation und Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungspunkte sowie ein weitergehender Parkplatzmangel im Quartier ist mit Errichtung des Planvorhabens nicht begründet. Vielmehr können über Maßnahmen an bestehenden Kreuzungspunkten vorhandene Mängel in der Verkehrsinfrastruktur behoben werden und ist über die zusätzliche Errichtung der öffentlichen Quartiersgarage eine Verbesserung der Parkraumsituation und eine Reduzierung der Parkplatzsuchverkehre mit Entlastungswirkungen auch hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffen insbesondere in den kleineren Wohn- und Erschließungsstraßen zu erwarten.	
4.7	*Durch die hohe und noch höher werdenden Verkehrsbelastungen sowie die zusätzlichen Einfahrten, steigt auch die Gefahr von Unfällen. Das gilt ganz besonders für Kinder, Ältere und Radfahrer/innen.* *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 3; Musterstellungnahme 5 Seite 3)*	Die Verkehrsbelastungen im Planbereich sind standortbezogen innenstadttypisch. Über die frühere gewerbliche Nutzung des Vorhabengrundstücks durch die Deutsche Post AG mit dem deutschlandweit größtem Postzustellstützpunkt, dem deutschen Rentenwerk der Post sowie ergänzenden Büronutzungen war der Standort mit einem erheblichen Verkehrsaufkommen, insbesondere auch durch Schwerlastverkehre, belegt. Mit Aufgabe der Nutzungen und Verlagerung des Postzustellstützpunktes an die Straße „Am Mittelhafen 55" gehen	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.21**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		von dem Gelände als leergezogene Brachfläche derzeit keine Verkehrsbewegungen auf die angrenzenden öffentlichen Straßen aus. Grundsätzlich geht die Umsetzung der Entwicklungsziele des Masterplans Stadthäfen Münster - und damit auch des Hafencenters - mit dem Wandel des Hafenareals von einem ehemaligen innerstädtischen Gewerbegebiet mit einem hohen Schwerlastverkehrsanteil zu einem gemischt genutzten Stadtquartier mit einer Harmonisierung der innenstadttypischen Verkehre und somit auch mit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit einher. Mit Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP Nr. 535 werden planbedingte Mehrverkehre generiert. Die verkehrlichen Mehrbelastungen wurden gutachterlich erfasst und die Auswirkungen auf die Verkehrssituation anhand von Prognosefällen bewertet. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass eine leistungsfähige und verkehrssichere Ableitung der planbedingten Verkehre über das öffentliche Straßennetz zu jeder Zeit gewährleistet ist. Entgegen der Behauptung ist dabei nicht eine stetig steigende Verkehrsbelastung zu erwarten, sondern sind über eine eher stagnierende Verkehrsbelastung sowie über Entlastungswirkungen aus den geplanten übergeordneten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zukünftig nicht nur keine Verschlechterungen der Bestandssituation, sondern teilweise sogar Reduzierungen der Verkehrsbelastungen gegenüber heute gegeben (Weitergehend s. Pkte 4.1, 4.3 und 4.4). Die Anbindung des Vorhabengrundstücks erfolgt derzeit über eine Grundstückszufahrt vom Hansaring. Eine geregelte Querung über die Hauptverkehrsstraße im Sinne der kurzen Wege, insbesondere zwischen den bestehenden Einzelhandelsmärkten ist nicht gegeben, vielmehr sind im Kurvenbereich „spontane“ ungeschützte Querungen des Hansarings durch Fußgänger und Radfahrer zu beobachten. Mit Umsetzung des Planvorhabens ist der Ausbau der derzeitigen	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Grundstückszufahrt zu einem lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt verbunden, zusätzliche Einfahrten werden nicht geschaffen. Die Errichtung der Ampelanlage ist dabei nicht nur zur Ableitung der prognostizierten Verkehre erforderlich, sondern erfolgt auch zur Sicherung der Querung des Hansarings für Fußgänger und Radfahrer. Über die Lichtsignalanlage wird neben den bestehenden Übergängen im Bereich Dortmunder Straße und Schillerstraße eine weitere geregelte Querung für Fußgänger über den Hansaring angeboten und somit das Unfallrisiko, insbesondere auch für Kinder und ältere Menschen aus der derzeitigen ungeschützten Wegeverbindung reduziert. Mit der Verlegung der Bushaltestelle am Gebäude Hansaring 46 hinter den neuen Kreuzungspunkt (s. Pkt. 4.5), der Einrichtung eines separaten Linksabbiegersignals für Linksabbieger in die Schillerstraße an der Lichtsignalanlage Hansaring/Schillerstraße und über die Verkürzung der Umlaufzeit an der Fußgängerschutzanlage Hansaring/Dortmunder Straße werden weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Qualität der Verkehrswege vorgenommen, so dass sich insgesamt trotz vorhabenbezogener Verkehre im belastungssensiblen Umfeld des Hansarings eine Verbesserung gegenüber der heutigen Verkehrssituation einstellt. Fazit. Innerhalb der Gesamtentwicklung des Standortes sind die zusätzlichen Verkehrsbelastungen leistungsfähig und verkehrssicher abzuwickeln. Entgegen der Behauptung ist mit Umsetzung des Planvorhabens keine Erhöhung der Unfallgefahr verbunden, vielmehr werden mit den geplanten Verkehrsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Anbindung des Planvorhabens an den Hansaring bestehende Mängel in der Verkehrsinfrastruktur behoben und die Verkehrssicherheit in der städtebaulich erforderlichen Vernetzung der Stadtquartiere insgesamt sogar erhöht.	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
5	**Allgemeine Belange zu Immissionen**		
5.1	*Ich erwarte für die Wohnnachbarn aber auch die Personen, die in der Nähe des Hafencenters arbeiten, unzumutbare und jedenfalls auf Dauer gesundheitsschädliche Belastungen durch Immissionen (vor allem Lärm und Luftschadstoffe).* *Ich halte die Planung insgesamt nicht für zukunftstauglich: (...) es ist davon auszugehen, dass Lärm- und Schadstoffgrenzwerte in Zukunft aus Gesundheitsschutzgründen noch weiter abgesenkt werden müssen. Die Stadt schafft sich an dieser Stelle - jedenfalls bei zutreffender Betrachtung der zu erwartenden Belastungen - die städtebaulichen Probleme der Zukunft.* *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 3 bis 5; Musterstellungnahme 5 Seite 3)*	Die Auswirkungen des vorhabenbezogen Bebauungsplans Nr. 535 auf die Lärm- und Luftschadstoffsituation wurden in 4 separaten Lärmgutachten („**Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.2/01** zur Verkehrslärmuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße“ der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 19. August 2013 / **„Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.2/02** zur Verkehrslärmuntersuchung zum baulichen Eingriff in öffentliche Verkehrswege (Ausbau des Knotenpunktes am Hansaring) im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 19. August 2013 / **„Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.2/03** zur Gewerbelärmuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring/Schillerstraße/Hafenweg/Dortmunder Straße“ der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 19. August 2013 /**„Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.2/04** zur Bewertung der schalltechnischen Auswirkungen der vorhabenbezogenen Verkehrserzeugung auf die Verkehrslärmsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 19. August 2013) und über ein Luftschadstoffgutachten („Projekt Hafencenter Münster, **Untersuchungen zu den Luftschadstoffimmissionen**“, simuPlan, Dipl. Met. Georg Ludes, Dorsten, den 11.07.2013) untersucht und fachgutachterlich bewertet. Die Gutachten waren Bestandteil des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens gem. § 4 Abs. 1 BauGB sowie der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB des VBP Nr. 535 und der 39. FNP-Änderung im Parallelverfahren.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.22** **1.2.23**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Mit Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung (VU) zum Masterplan ‚Stadthäfen-Münster' mit Stand Januar 2015 durch die Stadt Münster wurde für eine sachgerechte Abwägung auch eine Aktualisierung des Verkehrsgutachtens zum VBP Nr. 535 (s. Pkt. 4.1 „Verkehr") und in der Folge auch eine Aktualisierung der Lärm- und des Luftschadstoffgutachtens erforderlich. Die Aktualisierung der Lärmgutachten ist über die **Ergänzung der schalltechnischen Berichte Nr. LL5683.2/01**, **LL5683.2/02** und **LL5683.2/03** jeweils vom 31.03.2015 sowie über den „**Schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.4/01** (Bewertung der schalltechnischen Auswirkungen der vorhabenbezogenen Verkehrserzeugung auf die Verkehrslärmsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 der Stadt Münster") mit Stand 23.04.2015 erfolgt. Die Aktualisierung des Luftschadstoffgutachtens liegt mit den „**Untersuchungen zu den Luftschadstoffimmissionen** - Bebauungsplan Nr. 535 „Hafen-Center" in Münster" mit Stand 13.05.2015 vor. Neben den aktualisierten Datensätzen wurden in den ergänzenden Untersuchungen als Strukturmaßnahmen alle Projekte und Flächenentwicklungen im Bereich des Masterplans ‚Stadthäfen Münster' bis zum Entwicklungsstand 2025 analog der VU der Stadt Münster berücksichtigt, darüber hinaus wurde für eine weitergehende Bewertung der planbedingten Auswirkungen der Untersuchungsraum nach Westen bis zum Kreuzungspunkt Hansaring/Albersloher Weg und nach Nordosten bis zur Wolbecker Straße aufgeweitet (s.a. Pkt. 4.1 „Verkehr"). Die gutachterlichen Ergänzungen und Aktualisierungen werden Bestandteil der Abwägung. Mit Erstellung der benannten Gutachten in den aktuellen Datenlagen und Untersuchungsräumen wird den formalen Erfordernissen nach einer umfassenden gutachterlichen Bewertung und Prüfung der planbedingten Auswirkungen auf die Lärm- und Luftschadstoffsituation i.S. einer sachgerechten Abwägung uneingeschränkt entsprochen.	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Die Lärm- und Luftschadstoffsituation im Plangebiet wird geprägt durch die standortbezogenen Vorbelastungen aus der innerstädtischen Lage des Plangrundstücks zu einer Haupterschließungsstraße. So werden in der Bestandssituation nahezu im gesamten Untersuchungsraum die Orientierungswerte der DIN 18005 Teil 1 Beiblatt 1 gegenüber Verkehrslärm nicht mehr eingehalten, in weiten Teilen sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erreicht oder überschritten, teilweise ist auch eine Überschreitung der Beurteilungspegel von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) gegeben, oberhalb derer Gesundheitsgefahren zu befürchten sind. Für den Prognose-Nullfall für das Jahr 2018 als Worst-Case-Szenario werden Beurteilungspegel - ohne vorhabenbedingte Lärmzuwächse - entlang des Hansarings von aufgerundet bis zu 73 dB(A) tags bzw. 65 dB(A) nachts erwartet. Gemäß Lärmaktionsplan der Stadt Münster liegt der Hansaring jedoch nicht im Bereich der hochbelasteten Räume und ist auch nicht Bestandteil vorrangiger Lärmaktionsmaßnahmen (weitergehend s.a. Kapitel 6.7.1. der Begründung zum VBP Nr. 535). Hinsichtlich Luftschadstoffe liegen in der Bestandssituation die relevanten Hintergrundbelastungen aus Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaub (PM) im Mittelwert bei 20,7 µg/m³ für PM_{10}, 16,3 µg/m³ für $PM_{2,5}$ und 21,3 µg/m³ für NO_2. Für das Bezugsjahr 2018 der Worst-Case-Betrachtung liegen im Prognose-Nullfall die NO_2 - Belastungen mit einem Jahresmittelwert bei 21,9 bis maximal 30,9 µg/m³, für PM_{10} bei 21,0 - 26,0 µg/m³ und für $PM_{2,5}$ bei 16,4 - 17,8 µg/m³. Im Bestand und in der Prognose für 2018 liegen die Luftschadstoffbelastungen ohne die Zuwächse aus dem Planvorhaben damit deutlich unterhalb der Grenzwerte für NO_2 und PM_{10} von 40 µg/m³ im Jahresmittel und für $PM_{2,5}$ von 25 µg/m³. Unzulässige Überschreitungen der Tagesmittelwerte für Feinstauimmissionen liegen ebenfalls nicht vor, eine Überschreitung des NO_2 - Kurzzeitgrenzwertes wird gutachterlich ausgeschlossen (weitergehend s.a. Kapitel 6.7.2. der Begründung zum VBP Nr. 535).	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Vor dem Hintergrund der bestehenden Lärmsituation sind zusätzliche Belastungen durch Verkehrslärm als erheblich einzustufen, eine Zunahme von Luftschadstoffen ist als mittlere Beeinträchtigung zu bewerten (s. Kapitel 8.9 des Umweltberichtes zum VBP Nr. 535). Die planbedingten Auswirkungen auf die Lärm- und Luftschadstoffsituation sind in eine umfängliche Abwägung zu den städtebaulichen Zielsetzungen - auch im Sinne der vorgetragenen Anregung - einzustellen. In der übergeordneten **städtebaulichen Gesamtbewertung** ist zunächst festzuhalten, dass das Planvorhaben ‚Hafencenter' lediglich ein „Baustein" unterschiedlichster Maßnahmen der Stadtentwicklung in Münster ist, die den Strukturwandel des ehemals gewerblich genutzten Hafenareals im Bereich des Stadthafens 1 in ein gemischt genutztes Stadtquartier vollziehen sollen. Alle Maßnahmen sind aus dem Masterplan „Stadthäfen Münster" entwickelt, die Auswirkungen wurden vorab in eine Bewertung eingestellt (s.a. Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten"). Entscheidend sind hierbei insbesondere die verkehrlichen Auswirkungen, da neben der erforderlichen Sicherung einer leistungsfähigen und sicheren Ableitung der maßnahmebedingten Mehrverkehre mit den zusätzlichen Verkehrsbelastungen auch zusätzliche Belastungen auf die Lärm- und Luftschadstoffsituation verbunden sind. Die Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen der Stadtentwicklungsziele ist über die Verkehrsuntersuchung (VU) „Masterplan Stadthäfen Münster" von August 2012 durch die Stadt Münster und der Aktualisierung mit Stand Januar 2015 erfolgt. Gemäß gesonderter Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 trägt das Planvorhaben einschließlich der Verkehre aus der öffentlichen Quartiersgarage insgesamt mit 4.500 Kfz/24 h im Planfall 2018 als Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Hafencenters mit knapp 45 % und im Planfall 2025 mit knapp 30 % zum Verkehr der verkehrserzeugenden Projekte des	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Masterplans bei. Von diesen 4.500 Fahrzeugen sind aber nur ca. 1.700 echter Neuverkehr (1.380 Kfz/24h aus den Vorhabennutzungen „Einzelhandel, Dienstleistungen / Praxen / Büros, Gastronomie und Wohnen“ und rd. 320 Fahrten als Worst-Case-Szenario über die zusätzlich geplante öffentliche Quartiersgarage). Für das Prognosejahr 2025 steigt z.B. planbedingt der Verkehr auf dem Hansaring unmittelbar westlich der Erschließung des Hafencenters von 13.500 Fahrzeugen auf 14.900 Fahrzeuge am Tag, unmittelbar östlich der Erschließung von 13.400 auf 14.200 Fahrzeuge (vgl. nts, 26.3.2015, Anlagenteil B, Anlagen 5 und 9, Querschnitte 2 und 3). Für die daran angrenzenden Straßenabschnitte nimmt die planbedingte Erhöhung wegen der Verknüpfung mit anderen Straßen kontinuierlich ab. Als wesentliches Ergebnis der VU der Stadt Münster zum Masterplan Stadthäfen (Stand Januar 2015) ist festzuhalten, dass die Verkehre der geplanten Strukturmaßnahmen - und damit auch die des Hafencenters - leistungsfähig und sicher über das öffentliche Straßennetz abgewickelt werden können (s. Pkt. 4.1 und 4.3 „Verkehr“). Innerhalb der Umsetzungsphasen des Masterplans steigt die Verkehrs- und damit auch die Lärm- und Schadstoffbelastung - im Untersuchungsraum zwar an, langfristig ist über die den Masterplan flankierenden verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen (s. Pkt. 4.4 „Verkehr“) jedoch für wesentliche Bereiche insbesondere am Hansaring ein Rückgang der Verkehrsbelastungen auf das derzeitige Bestandsniveau, teilweise sogar unter die derzeit bestehenden Belastungen zu erwarten (vgl. nts, 26.3.2015, S. 14 (Tab. 3) und Anlagenteil B, S. 10). In Bezug auf die Immissionssituation bedeutet dies, dass Steigerungen der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen aus Mehrbelastungen zwar gegeben sind, diese jedoch eher punktuell und/oder zeitlich begrenzt auftreten. Langfristig wird über die begleitenden Infrastrukturmaßnahmen auch bei Umsetzung aller Projekte des Masterplans die Immissionssituation im Planungsraum gegenüber der derzeitigen Situa-	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		tion nicht relevant verändert und kann die Umsetzung der Entwicklungsziele zur Umstrukturierung des Hafenareals auch unter angemessener Beachtung der Belange zum Umweltschutz erwirkt werden. Damit ist die Planung in der strukturellen Entwicklung und Bewertung gerade nicht wie vorgetragen zukunftsuntauglich, sondern ein Beispiel aktiver Stadtentwicklungspolitik und offensiver Problemlösung in den städtebaulichen Herausforderungen und Konflikten einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Zusammenhang mit erforderlichen stadtstrukturellen Veränderungen und den Belangen zum Gesundheitsschutz. Der Vorwurf der Schaffung von städtebaulichen Problemen der Zukunft wird ausdrücklich zurückgewiesen. In der Bewertung des **konkreten Planvorhabens zum VBP Nr. 535** ist zunächst festzuhalten, dass derzeit von dem Vorhabengrundstück als leergezogene innerstädtische Brachfläche keine Lärmemissionen ausgehen. In dem städtebaulichen Erfordernis zur Revitalisierung der Brachfläche bedeutet dies, dass mit jedweder städtebaulichen Entwicklung des Grundstücks auch immer Verkehrs- und damit Lärmzuwächse auf die angrenzende Wohnnachbarschaft gegenüber der heutigen Situation verbunden sind. Dies schon allein deswegen, weil unabhängig von Nutzungsstrukturen allein unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit eine Anbindung des rd. 21.000 m² großen Grundstücks nur über den Ausbau der derzeitigen Grundstückszufahrt zu einem lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt mit entsprechenden Lärmzuschlägen aus dem Betrieb der Ampelanlage möglich ist. Mit Blick auf die frühere rein gewerbliche Nutzung des Grundstücks - u.a. mit dem deutschlandweit größten Postzustellstützpunkt - ist darüber hinaus mit der nun vorliegenden Vorhabennutzung eines gemischt genutzten Stadtcenters eine Harmonisierung der Nutzungsstrukturen entsprechend dem städtebaulichen Zonierungsgebot verbunden, was auch mit einer Reduzierung der Lärmimmissionen insbesondere aus Betriebslärm einhergeht.	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Dies wird über die Untersuchung zum Gewerbelärm (**Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.2/03** Stand 19. August 2013 sowie dessen **Ergänzung vom 31.03.2015**) bestätigt, unzulässige Einwirkungen aus dem Betrieb des Planvorhabens auf die angrenzenden Nutzungen sind mit den im Bebauungsplan festgesetzten oder im nachfolgenden bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren gesicherten Lärmminderungsmaßnahmen nicht zu erwarten, die Richtwerte der TA Lärm werden durchgängig eingehalten und sogar unterschritten. Verbleibend sind die Lärmzuwächse aus steigenden Verkehrsbelastungen, teilweise befristet bis zur Fertigstellung der übergeordneten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Jahr 2021/2025, punktuell auch verbleibend über die veränderte verkehrliche Bedeutung von einzelnen Straßen im Zuge des Wandels des Hafenareals. (s. Pkt. 4.1 - 4.4 „Verkehr“). Dabei führt der Mehrverkehr, der aufgrund des Vorhabens und sonstiger geplanter Strukturmaßnahmen aus dem Masterplan Stadthäfen mittelfristig zu erwarten ist, dazu, dass an einzelnen Gebäuden und Fassaden eine hohe Verkehrslärmvorbelastung weiter gesteigert wird. Die größten Pegelerhöhungen treten durch den Einfluss der Lichtzeichenanlagen und hier insbesondere an dem neu zu errichtenden Kreuzungspunkt zur Anbindung des Planvorhabens an den Hansaring auf. Im Einwirkungsbereich der neuen Ampelanlage liegt eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV vor, da der über den baulichen Eingriff vom Hansaring ausgehende Verkehrslärm um - aufgerundet - mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Als maximale Beurteilungspegel werden im zukünftigen Kreuzungsbereich über den Zuschlag für die Lichtsignalanlage und den vorhabenbezogenen Mehrverkehr Pegel von 74/62 dB(A) tags/nachts erwartet, entfernungsabhängig zur geplanten	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Lichtzeichenanlage betragen die planbedingten Pegelerhöhungen tags zwischen 0,2 dB und 4,5 dB (aufgerundet 5 dB) und nachts maximal 1,6 dB (aufgerundet 2 dB). Abseits des Einwirkungsbereiches zur Lichtsignalanlage am Hansaring sowie in den untergeordneten Nebenstraßen kann der planverursachte Mehrverkehr zwar zu einer Pegelerhöhung führen, in vielen Abschnitten der hier betrachteten Straßen trägt er jedoch zu keiner bzw. nur zu einer geringfügigen Erhöhung um rechnerisch 0,1 dB bis maximal 0,3 dB bei. Diese Änderung des Beurteilungspegels ist vom menschlichen Gehör nicht wahrnehmbar. Den Immissionen aus Verkehrslärm wird an den Vorhabengebäuden über die Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan begegnet. An den Bestandsgebäuden werden für die Fassaden/Geschosse, für die im Gutachten die Anwendungsvoraussetzungen nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BImSchV aus dem baulichen Eingriff in den Hansaring nachgewiesen sind Lärmminderungsmaßnahmen aus dem Anspruch auf passiven Schallschutz gemäß § 42 BImSchG in Verbindung mit der 24. BImSchV umgesetzt. Neben diesen gesetzlichen Ansprüchen auf Lärmsanierung werden über den Einwirkungsbereich des baulichen Eingriffs hinaus als freiwillige Leistung durch den Vorhabenträger passive Lärmschutzmaßnahmen an Fassaden/Geschossen bei planbedingten Pegelerhöhungen um mindestens 0,3 dB(A) an den als Mischgebiet festgesetzten oder einzustufenden Gebäuden mit zukünftigen Beurteilungspegeln tags/nachts von aufgerundet $\geq$ 72/62 dB(A) (ausgenommen Läden nachts) und für als Allgemeines Wohngebiet festgesetzte oder einzustufende Gebäude mit zukünftigen Beurteilungspegeln von $\geq$ 70/60 dB(A) vorgenommen. Die Leistungen umfassen den Austausch/Einbau von Fenstern, Balkontüren (inklusive Rollladenkästen) und künstlichen Lüftungseinrichtungen, soweit diese nach der 24. BImSchV erforderlich sind, sie umfassen nicht die Ertüchtigung sonstiger Um-	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		fassungsbauteile. Innerhalb der Bewertungsgrenze sind über den Prognosefall neben Pegelveränderungen aus der allgemeinen Verkehrsentwicklung auch die Pegelerhöhungen durch die übrigen Strukturmaßnahmen des Masterplans Stadthäfen erfasst. Die Sicherung der benannten Lärmminderungsmaßnahmen an den Bestandsgebäuden erfolgt über den Durchführungsvertrag, insbesondere da es sich um Maßnahmen außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes handelt. Im Einzelfall ist über die Umsetzung der Maßnahmen eine Aufwertung der Wohn- und Lebenssituation für die Bewohner gegenüber der derzeitigen Situation gegeben. Hinsichtlich der Luftschadstoffsituation werden lt. Gutachten auch nach Umsetzung des Planvorhabens die Grenzwerte für NO_2 und Feinstaub in allen untersuchten Straßenabschnitten sicher eingehalten und sind Grenzwertüberschreitungen auch im umliegenden, verkehrlich meist gering belasteten Straßennetz nicht zu erwarten. Die Schadstoffkonzentrationen werden über die planbedingten Mehrverkehre zwar erhöht, der Einfluss des Vorhabens auf die Luftschadstoffsituation ist mit einer maximalen relativen Zunahme der Belastungen im Jahresmittel für NO_2 mit 3,4 %, für PM_{10} mit 1,2 % und 1 % für PM2,5 jedoch eher gering bzw. sehr gering. Übergeordnete Regelungen z.B. auf der Ebene eines Luftreinhalteplanes sind nicht zu treffen. Die weiteren Details zur Bewertung der planbedingten Auswirkungen auf die Verkehrs-, Gewerbelärm- und Luftschadstoffsituation sind den Kapiteln 6 „Schallimmissionen“ und 7 „Luftschadstoffe“ zu entnehmen. Fazit: Die Immissionssituation im Umfeld des Planvorhabens ist geprägt durch die standortbezogenen Vorbelastungen aus der innerstädtischen Lage des Plangrundstücks entlang einer Haupterschlie-	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		ßungsachse. Hierbei ist die Verkehrslärmsituation als erheblich zu bewerten. Mit Unterschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe auch nach Umsetzung des Planvorhabens ist eine Gesundheitsgefährdung durch Luftschadstoffe nicht gegeben, unzulässige Überschreitungen der Richtwerte für Betriebslärm durch das Planvorhaben sind in Anwendung der festgesetzten Lärmminderungsmaßnahmen ebenfalls nicht zu erwarten. Hinsichtlich Verkehrslärm wären bei jeder Entwicklung des Vorhabengrundstücks Mehrbelastungen auf die angrenzende Wohnnachbarschaft gegeben. Vor dem Hintergrund gesamtstruktureller Entlastungswirkungen aus den geplanten übergeordneten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sowie über die Umsetzung von passivem Schallschutz aus den Anspruchsvoraussetzungen gemäß § 42 BImSchG in Verbindung mit der 24. BImSchV sowie freiwilligen Leistungen des Vorhabenträgers zur Lärmminderung an den am stärksten belasteten Bestandsgebäuden der Wohn- und Mischgebiete kann den Belastungen angemessen entgegengewirkt werden (s. a. Abwägung zu Pkt. 6.4 „Schallimmissionen“). Verbleibende planbedingte Lärmzuwächse sind in Abwägung der Belange zum Immissionsschutz und den Erfordernissen nach einer geordneten Innenentwicklung innerhalb formulierter städtischer Entwicklungsziele zugunsten der Revitalisierung des brachliegenden Innenstadtgrundstücks hinnehmbar. Vor dem Hintergrund der Einbettung des Planvorhabens in einen städtebaulich verkehrlichen Gesamtkontext zukünftiger Stadtentwicklungsziele ist der Vorwurf einer fehlenden Zukunftstauglichkeit des Planvorhabens unbegründet. Zukünftige Grenz- bzw. Richtwerte können zum heutigen Stand der Planung nicht herangezogen und in eine Abwägung eingestellt werden.	
5.2	*In naher Zukunft ist gerade für unser Haus* (Anmerkung: Gebäude Hansaring 46-48) *mit gesundheits- und damit grundrechtsrelevanten Lärmbelastungen zu rechnen. Die Stadt hat als Teil des Staates zu-*	Bei der Bewertung der Lärmbelastungen ist zu berücksichtigen, dass es keine konkreten Grenzen für das Maß der absoluten Unzumutbarkeit bzw. gesundheitsrelevanten Erhöhungen gibt. Erfahrungsgemäß	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.24**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	vorderst dafür zu sorgen, dass der Grundrechtsschutz garantiert wird. (Siehe Musterstellungnahme 3 Kapitel 2 Seite 2; Musterstellungnahme 1 Seite 4)	werden als Grenze der Unzumutbarkeit Beurteilungspegel von tags 70 dB(A) - 75 dB(A) und nachts 60 dB(A) - 65 dB(A) angesehen. Auch gibt es keinen allgemeinen zwingenden Rechtssatz, wonach eine Planung, die zu einer Lärmbelastung - als Außenwert - von mehr als 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts führt, mit Blick auf Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG generell aus Rechtsgründen nicht vollzogen werden kann. Bei einer Überschreitung des kritischen Toleranzwertes bei ohnehin schon hoher Lärmvorbelastung bleibt bis einem Bereich bis 75 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts Raum für eine Prüfung, ob die planbedingte Erhöhung noch hinnehmbar ist. Dieser Prüfung wird mit den vorliegenden Gutachten in der Abwägung der Belange zum Immissionsschutz und den Erfordernissen nach einer geordneten Innenentwicklung innerhalb formulierter städtischer Entwicklungsziele für das brachliegende Vorhabengrundstück uneingeschränkt entsprochen. Weitergehend s. Abwägung zu Pkt. 5.1. Die straßenseitige Fassade des Hauses Hansaring 46 - 48 liegt innerhalb des Bereiches mit Anspruchsvoraussetzungen auf passive Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings gem. § 42 BImSchG in Verbindung mit der 24. BImSchV. Mit Prüfung und etwaiger Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen am Gebäude Hansaring 46 - 48 wird den Erfordernissen des Lärmschutzes in der getroffenen Abwägung städtebaulicher Belange und der Belange des Immissionsschutzes für den Standort angemessen entsprochen. Fazit: Ein Eingriff in den Grundrechtsschutz ist mit Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP 535 nicht gegeben, eine Verletzung der Gesundheitsvorsorgepflicht durch die Stadt Münster liegt nicht vor. Den Eigentümern des Hauses Hansaring 46 - 48 steht für die Fassaden/Geschosse, für die die Anwendungsvoraussetzungen nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BImSchV nachgewiesen sind, Anspruch auf passi-	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		ven Schallschutz gemäß § 42 BImSchG in Verbindung mit der 24. BImSchV zu. In der Abwägung der Belange zum Immissionsschutz und den Erfordernissen nach einer geordneten städtebaulichen Innenentwicklung innerhalb formulierter städtischer Entwicklungsziele sind verbleibende Lärmpegelerhöhungen hinnehmbar (weitergehend s. Abwägung zu Pkt. 5.1).	
5.3	*Das (*Anmerkung: Unzumutbare und auf Dauer gesundheitsschädliche Belastungen durch Immissionen vor allem aus Lärm und Luftschadstoffe*) gilt auch schon bereits für die Bauphase samt riesiger und tiefer Tiefgarage in schwierigem Baugrund neben dem Hafen bzw. DEK* (Anmerkung: Dortmund-Ems-Kanal)*. Weiterhin befürchte ich zu hohe Immissionen durch Erschütterung (vor allem Bauphase [Tiefgarage, Wasserhaltung, Gründung in unmittelbarer Nähe zu Bestandsbebauung]; im Betrieb u. a. durch LKWs, Licht (Bauphase und Betrieb) und Gerüche (vermutlich vor allem Betriebsphase (Ablufteinrichtungen, Abfallcontainer, etc.)).* *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 3 und 5; Musterstellungnahme 5 Seite 3)*	Die vorliegenden Lärmgutachten dienen der Bewertung der Verkehrs- und Gewerbelärmsituation und der Sicherung geeigneter Schutzmaßnahmen zur Einhaltung der Orientierungs-, Grenz- und Richtwerte im Rahmen der Bauleitplanung. Das Luftschadstoffgutachten bewertet die Luftsituation hinsichtlich Feinstaub und Stickstoffdioxide nach Umsetzung des Planvorhabens (s. Abwägung zu Pkt. 5.1). Zusätzliche Untersuchungen zu Baustellengeräuschen oder Schadstoffbelastungen im Zuge der Bautätigkeit sind grundsätzlich nicht Gegenstand der Bauleitplanung, sondern werden bei Erfordernis im Rahmen des konkreten Bauantragsverfahrens beigebracht. Dies erfolgt u. a. vor dem Hintergrund, dass während der Bautätigkeit entstehende Emissionen mit den unterschiedlichsten Immissionstypen und -quellen nicht über Festsetzungen im Bebauungsplan reglementiert bzw. bewertet werden können. Planungsrechtlich relevante Einwirkungen aus Erschütterungen und Geruchsimmissionen durch das Planvorhaben sind ebenfalls nicht zu erwarten, die festgesetzten Vorhabennutzungen fallen nicht unter die gemäß Abstandserlass gelisteten Anlagentypen geruchs- und erschütterungsintensiver Betriebe im Sinne des BImSchG. Auswirkungen auf Bestandsgebäude durch Erschütterungen während der Bautätigkeiten können nicht ausgeschlossen werden, hier sind über das standardgemäße Beweissicherungsverfahren mit Erfassung aller baumaßnahmebedingten Schäden an den Bestandsgebäuden alle Folgewirkungen abschließend geregelt.	**Der Anregung wird nicht gefolgt bzw. betrifft die Anregung Aspekte außerhalb des Bebauungsplans für die sich eine Beschlussfassung erübrigt.** **1.2.25**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Wie bei Vorhaben dieser Größe grundsätzlich üblich, wird zum Schutz der angrenzenden Nutzungen für die Phase der Bautätigkeit ein Baustellenmanagement durchgeführt, das die wesentlichen Aspekte des Immissionsschutzes gewährleistet und sichert. Einflüsse und Maßnahmen zur Wasserhaltung und Gründung s. Abwägung zu Pkt. 9 ‚Grundwasser'. Fazit. Insgesamt sind die vorgetragenen Befürchtungen nicht zutreffend bzw. kann ihnen durch geeignete Sicherungs- und Minderungsmaßnahmen während der Bautätigkeiten aktiv entgegengewirkt werden. Weitergehende planungsrechtliche Belange werden nicht berührt.	
5.4	*(...) Die Belastungen durch Lärm, CO2 und Feinstaub haben nicht allein die AnwohnerInnen des Hansarings zu tragen, sondern auch die Menschen in den derzeit noch verkehrsberuhigten Wohnvierteln beiderseits des Hansarings.* *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 3; Musterstellungnahme 5 Seite 3; Musterstellungnahme 2 Kapitel 2 Seite 2; Musterstellungnahme 4 Kapitel 2 Seite 1)*	Dem Erfordernis, die planbedingten Auswirkungen auf die Belange des Immissionsschutzes auch für die an den Hansaring angrenzenden Wohnbereiche zu betrachten, wurde mit Aufweitung des Untersuchungsraumes nach Westen bis zum Albersloher Weg und der Wolbecker Straße im Nordosten einschließlich der Einmündungsbereiche der jeweils anschließenden Wohnstraßen entsprochen. Über die ermittelten Beurteilungspegel im Anschluss der untergeordneten Straßen an die Haupterschließungsstraßen sind Aussagen über die weitere Entwicklung der Lärm- und Luftschadstoffsituation in den rückwärtigen inneren Straßenbereichen herzuleiten. Zunächst ist festzuhalten, dass im Übergang der südöstlichen Innenstadt zum Stadthafen 1 die Bereiche zwischen Hansaring und Hafenweg von den strukturellen Veränderungen des Masterplans ‚Stadthäfen Münster' verstärkt betroffen sind. Für die Bereiche nördlich des Hansarings ist über die fehlende Netzfunktion der Straßen zu anderen übergeordneten Straßen eine relevante planbedingte Zunahme der Verkehrsbelastung - und damit auch der Lärm- und Schadstoffbelastung - nicht zu erwarten (s.a. Pkt 4.1 „Verkehr"). Die gutachterlichen Ergebnisse zeigen, dass planbedingte Zunahmen	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.26**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		der Verkehre und in der Folge auch der Lärm- und Schadstoffbelastungen auch in Straßenbereichen abseits des Hansarings gegeben sind (s. Pkt. 4.3 „Verkehr“ sowie Pkt. 6.1 „Schallimmissionen“ und Pkt. 7.1 „Luftschadstoffe“). Bezogen auf die Verkehrslärmsituation sind die vorhabenbedingten Auswirkungen für den überwiegenden Teil der Wohnstraßen abseits des Hansarings jedoch als eher gering einzustufen. So sind für das Jahr 2018 in den betrachteten Straßenabschnitten des Hansaplatzes, der Papenburger Straße, der Soester Straße, Lingener Straße und der Schillerstraße keine bzw. maximale Pegelerhöhungen von bis zu 0,2 dB zu erwarten, mit Pegelerhöhungen von maximal 0,1 dB in der Bernhard-Ernst-Straße und der Bremer Straße ist von keinem Einfluss des Planvorhabens auf die Verkehrslärmsituation auszugehen. In den betrachteten Straßenabschnitten der Dortmunder Straße und des Hafenwegs sind planbedingte Pegelerhöhungen teilweise oberhalb von 1,0 dB bis aufgerundet von maximal 3,0 dB zu erwarten. Entwicklungsbedingt liegen die deutlichsten Zunahmen am Hafenweg (Erhöhungen tags von aufgerundet bis zu 3,0 dB und nachts von 2,0 dB), in der Dortmunder Straße im Eckbereich zum Hansaring liegt die Zunahme zwischen 0,2 und 1,2 dB, im weiteren Verlauf sind Pegelerhöhungen von bis zu 2,0 dB zu erwarten. Bei einer vergleichbaren Bewertung wie beim baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV läge an den Straßenabschnitten jedoch keine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 der 16. BImSchV vor. Im Anschlussbereich der Emdener Straße zum Hansaring sind - abstandsbedingt zur geplanten Lichtsignalanlage - Pegelerhöhungen um bis zu aufgerundet 5 dB tags und maximal 2 dB nachts zu erwarten. Hier greifen - mit Ausnahme des Gebäudes Emdener Str. 29 (Westfassade, nur 4. OG) - die Lärmminderungsmaßnahmen aus dem baulichen Eingriff in den Hansaring mit dem Anspruch auf passiven Schallschutz gemäß § 42 BImSchG in Verbindung mit der 24. BImSchV (s. Abwägung zu Pkt. 5.1). Die Pegelerhöhungen in den benannten Abschnitten betreffen ent-	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		sprechend der verkehrlichen Bedeutung der jeweiligen Straßen Bereiche mit Grenzwertunter- oder -überschreitungen, teilweise sind aber auch Straßenabschnitte mit Beurteilungspegeln > 70/60 dB(A) tags/nachts betroffen. Für das Jahr 2025 ergeben sich durch die übergeordneten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen (s. Pkt. 4.4 „Verkehr“) geringfügige Verbesserungen, mit zunehmender Verkehrsbedeutung sind aber auch teilweise Erhöhungen zu verzeichnen (weitergehend s.a. Kapitel 6.7.1. der Begründung zum VBP Nr. 535). In Bezug auf Luftschadstoffe ist bereits in den höchst belasteten Bereichen des Hansarings (NO_2 max. 32,0 µg/m³, PM_{10} max. 26,3 µg/m³, $PM_{2,5}$ max. 17.9 µg/m³) eine deutliche Unterschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV von 40 µg/m³ im Jahresmittel für NO_2 und PM_{10} und 25 µg/m³ für $PM_{2,5}$ zu erwarten. In Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung und der Art der Bebauung weisen dazu die weniger stark befahrenen oder locker bebauten Straßenabschnitte die geringsten Belastungen auf. So liegen mit 22,0 µg/m³ für die Bernhard-Ernst-Straße nördlich des Hafenwegs, 22,1 µg/m³ für den Hafenweg östlich der Dortmunder Straße und 23,1 µg/m³ für die Dortmunder Straße die NO_2-Belastungen hier nur geringfügig über der gemittelten Hintergrundbelastung von 21,3 µg/m³. Der Anstieg der Stickstoffdioxidkonzentration liegt hier bei weniger als 2 %. Unzulässige NO_2 -Stundenmittelwertüberschreitungen oder Überschreitungen des NO_2 - Kurzzeitgrenzwertes sind ebenfalls nicht gegeben. Die PM_{10} und $PM_{2,5}$ Belastungen außerhalb der Hauptverkehrsstraßen liegen mit 21,1 bzw. 16,4 µg/m³ in der Bernhard-Ernst-Straße nördlich des Hafenwegs bis maximal 24,6 bzw. 17,6 µg/m³ an der Bremer Straße nördlich des Hansarings ebenfalls deutlich unterhalb der zulässigen Grenzwerte. Der planbedingte Anstieg der PM_{10} Belastung ist äußerst gering und liegt in allen Straßenabschnitten bei maximal 0,3 µg/m³ im Jahresmittel, die höchste relative Zunahme beträgt 1,2 % am Hafenweg zwischen Bernhard-Ernst und Soester	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Straße. Der Einfluss der Planung auf den $PM_{2,5}$ - Jahresmittelwert ist sehr gering. Der Anstieg der $PM_{2,5}$ - Immissionen im Planfall beträgt im gesamten Untersuchungsraum weniger als 1 %. Eine unzulässige Überschreitung des PM_{10} - Tagesmittelwertes ist auch für das umliegende, meist schwach befahrene Straßennetz nicht zu erwarten (weitergehend s.a. Kapitel 6.7.2. der Begründung zum VBP Nr. 535). Fazit: In der Gesamtbewertung sind die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Lärm- und Luftschadstoffsituation in den Wohnvierteln beidseitig des Hansarings als eher untergeordnet einzustufen. Für die verkehrsberuhigten Bereiche nördlich des Hansarings sind aufgrund fehlender Verkehrsbeziehungen der Straßen im übergeordneten Straßennetz planbedingte relevante Veränderungen in der Verkehrs- und damit Lärm- und Luftschadstoffbelastung nicht zu erwarten. Südlich der Haupterschließungsstraße werden die Wohnbereiche stärker belastet, wobei im Wesentlichen die Veränderungen aus der veränderten verkehrlichen Bedeutung der Straßen im übergeordneten Kontext der Gesamtmaßnahmen im Bereich des Stadthafens 1 begründet sind. Die Pegelerhöhungen zum Verkehrslärm betreffen teilweise Bereiche mit Grenzwertüberschreitungen bzw. teilweise auch Bereiche mit Beurteilungspegeln > 70/60 dB(A), der Einfluss des Planvorhabens auf die Verkehrslärmsituation in den untergeordneten Straßen liegt mit planbedingten Pegelerhöhungen von 0,1 dB bzw. 0,2 - 0,3 dB jedoch deutlich unterhalb der Schwelle der Wahrnehmung durch das menschliche Gehör von $\geq$1,0 dB. Darüber hinausgehende Pegelerhöhungen sind auf einzelne Teilabschnitte der Dortmunder Straße und des Hafenwegs beschränkt, vergleichend zum baulichen Eingriff läge jedoch noch keine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 der 16. BImSchV vor. Eine Ausnahme bildet - abstandsbedingt zur geplanten Lichtsignalanlage am Hansaring - der Anschlussbereich der Emdener Straße zum Hansaring. Hier greifen - mit Ausnahme des Gebäudes Emdener Str. 29 (Westfassade, nur 4.	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		OG) - die Lärmminderungsmaßnahmen aus dem baulichen Eingriff in den Hansaring mit dem Anspruch auf passiven Schallschutz gemäß § 42 BImSchG in Verbindung mit der 24. BImSchV (s. Abwägung zu Pkt. 5.1). Ein relevanter Einfluss des Planvorhabens auf die Luftschadstoffsituation in den verkehrsberuhigten Wohnvierteln ist mit einem Anstieg der Stickstoffdioxidkonzentration von weniger als 2 % und einer relativen Zunahme für Feinstaub von 1,2 % (PM_{10}) bzw. weniger als 1 % ($PM_{2,5}$) bei gleichzeitiger deutlicher Unterschreitung der gesetzlichen Grenzwerte nicht gegeben. Unabhängig von den ermittelten Ergebnissen sind über die mit dem Planvorhaben einhergehende Errichtung der öffentlichen Quartiersgarage mit ca. 220 Quartiersstellplätzen auch Entlastungswirkungen auf die Lärm- und Luftschadstoffsituation durch wegfallende Parkplatzsuchverkehre insbesondere in den verkehrsberuhigten Wohnvierteln zu erwarten. In der Gesamtabwägung städtebaulicher Belange nach einer geordneten Innenentwicklung und den Belangen des Immissionsschutzes sind die Lärmzuwächse und planbedingten Erhöhungen der Luftschadstoffe in den Wohnvierteln beidseitig des Hansarings hinzunehmen. Weitergehend siehe Abwägung zu Pkt. 5.1.	
6	**Schallimmissionen**		
6.1	*(...) der Umweltbericht führt zu den derzeitigen Lärmbelastungen aus, dass Grenzen schon überschritten sind. So heißt es auf S. 80 des Begründungsentwurfs:* *„Gemäß dem „Schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.2/04 zur Bewer-*	Die Aussagen über die bestehende Verkehrslärmsituation sind zutreffend und resultieren aus den standortbezogenen Vorbelastungen in der innerstädtischen Lage des Plangrundstücks zu einer Haupterschließungsstraße. Dabei wird nicht verkannt, dass die Verkehrs-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.27**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	tung der schalltechnischen Auswirkungen der vorhabenbezogenen Verkehrserzeugung auf die Verkehrslärmsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft“ der Zech Ingenieurgesellschaft mbH werden jedoch bereits für den Nullfall im Prognosehorizont 2016 - also ohne zusätzliche Lärmzuwächse aus dem geplanten Vorhaben, alleinig aus den Verkehrsbelastungen Beurteilungspegel von 70/60 dB(A) tags/nachts erreicht und punktuell an relevanten Stellen sogar überschritten.“ *(...) In naher Zukunft ist in der direkten Umgebung des geplanten Hafencenters mit gesundheits- und damit grundrechtsrelevanten Lärmbelastungen zu rechnen. Es ist völlig unverständlich, wieso in eine solche Situation ein Einkaufszentrum mit weiteren erheblichen Lärmpotenzialen geplant wird.* *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 4)*	lärmbelastung auf dem Hansaring sowohl heute, wie auch zukünftig ohne Planvorhaben im kritischen Bereich liegt und durch das Planvorhaben weiter gesteigert wird. Insgesamt sind die zukünftigen Mehrbelastungen nicht nur durch das Planvorhaben Hafencenter, sondern durch alle zu erwartenden verkehrsbedeutsamen Maßnahmen aus dem Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ bedingt, das Planvorhaben - einschließlich der Verkehre aus der öffentlichen Quartiersgarage - trägt im Planfall 2018 als Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Hafencenters mit knapp 45 % und im Planfall 2025 mit knapp 30 % zum Verkehr der verkehrserzeugenden Projekte des Masterplans bei. Die maximalen Beurteilungspegel entlang des Hansarings liegen im Prognose-Nullfall für das Jahr 2018 als Worst-Case-Szenario bei aufgerundet 73 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts, im Planfall 2018, mit den Auswirkungen des Planvorhabens, werden Beurteilungspegel von aufgerundet bis zu 74/65 dB(A) tags/nachts erwartet. Die stärksten planbedingten Erhöhungen werden sich im Bereich der geplanten Anbindung des Vorhabens an den Hansaring ergeben, weil hier - neben dem planbedingten Mehrverkehr - ein Ampelzuschlag bis 3,0 dB gemäß RLS 90 für die geplante Lichtsignalanlage im Tagesbetrieb zu berücksichtigen ist. Insgesamt werden sich in diesem Bereich Erhöhungen der Verkehrslärmimmissionen tags von 0,2 dB - 4,5 dB (aufgerundet 5 dB) und nachts maximal von 1,6 dB (aufgerundet 2 dB) auf Werte von maximal 73,1/61,8 dB(A) tags/nachts (aufgerundet 74/62 dB(A) tags/nachts ergeben. Für den Nachtzeitraum von 22:00 - 6:00 Uhr wird die Ampel über den Hansaring als reine Fußgängerbedarfsampel geschaltet, die Einmündung des Vorhabens in den Hansaring ist von der Signalisierung der Bedarfsampel ausgenommen. Mit Verweis auf das Urteil des OVG Rheinland-Pfalz vom 2.5.2002 – 1 C 11563/00, Juris, Rn. 70 f ist ein Ampelzuschlag für die Bedarfsampel im Nachtzeitraum nicht anzusetzen und ist somit auch nicht Gegenstand der gutachterlichen Lärmuntersuchungen zur Lichtsig-	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		nalanlage. Mit den ermittelten Lärmsteigerungen steht den betroffenen Eigentümern ein Anspruch auf Gewährung passiven Schallschutzes gemäß § 42 BImSchG, § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BImSchV, 24. BImSchV zu. Dies betrifft Fassaden/Geschosse von 14 Häusern. Dennoch verbleibt eine erhebliche, abwägungsbedeutsame Betroffenheit, insbesondere für die Eigentümer, die bereits über passiven Schallschutz entsprechend der 24. BImSchV verfügen und deswegen die Erhöhungen ohne Ausgleich über zusätzliche Schallschutzeinrichtungen hinnehmen müssen. Die Erhöhung resultiert allerdings weniger aus dem planbedingten Mehrverkehr, sondern aus der Lichtsignalanlage, die nicht nur der Erschließung des Vorhabens dient, sondern auch allgemein der Verkehrssicherheit auf diesem Stück des Hansarings, etwa dem fußläufigen Verkehr zwischen den bereits vorhandenen Rewe- und Penny-Märkten. Abseits des Einmündungsbereichs liegen die Lärmsteigerungen entlang des Hansarings maximal bei 0,3 dB. Da in diesem Bereich teilweise das kritische Niveau von 70/60 dB(A) erreicht oder weiter gesteigert wird, hat sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet, auch hier passiven Schallschutz zu gewähren, soweit an einzelnen Fassaden im Mischgebiet der Wert von (aufgerundet) 72 dB(A) am Tage oder 62 dB(A) nachts oder im allgemeinen Wohngebiet von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts erreicht wird und der Mehrverkehr aus den Projekten des Masterplans Stadthäfen mit einer Steigerung von mindestens 0,3 dB zu diesen Werten beiträgt. Dies ist an einzelnen Fassaden/Geschossen von 22 Häusern der Fall. Die Leistungen umfassen den Austausch/Einbau von Fenstern, Balkontüren (inklusive Rollladenkästen) und künstlichen Lüftungseinrichtungen, soweit diese nach der 24. BImSchV erforderlich sind, sie umfassen nicht die Ertüchtigung sonstiger Umfassungsbauteile. Die Anspruchsberechtigten werden hierüber informiert. Im Bereich der angrenzenden Wohnstraßen zum Hansaring kann das	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Planvorhaben ebenfalls zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel führen. Die Pegelerhöhungen betreffen teilweise Bereiche mit Grenzwertüberschreitungen bzw. teilweise auch Bereiche mit Beurteilungspegeln > 70/60 dB(A), der Einfluss des Planvorhabens auf die Verkehrslärmsituation liegt mit planbedingten Pegelerhöhungen von 0,1 dB bzw. 0,2 - 0,3 dB jedoch deutlich unterhalb der Schwelle der Wahrnehmung durch das menschliche Gehör von >1,0 dB. Darüber hinausgehende Pegelerhöhungen sind auf einzelne Teilabschnitte der Dortmunder Straße und des Hafenwegs beschränkt, vergleichend zum baulichen Eingriff läge jedoch noch keine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 der 16. BImSchV vor. Eine Ausnahme bildet - abstandsbedingt zur geplanten Lichtsignalanlage am Hansaring - der Anschlussbereich der Emdener Straße zum Hansaring mit Pegelerhöhungen um aufgerundet bis zu 5 dB tags und maximal 2 dB nachts. Hier greifen - mit Ausnahme des Gebäudes Emdener Str. 29 (Westfassade, nur 4. OG) - die Lärmminderungsmaßnahmen aus dem baulichen Eingriff in den Hansaring mit dem Anspruch auf passiven Schallschutz gemäß § 42 BImSchG in Verbindung mit der 24. BImSchV (weitergehend s. Pkt. 5.1 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“). In der Abwägung dokumentiert die Nichteinhaltung der gebietsbezogenen Orientierungswerte der DIN 18005-1 und weitergehende Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung bereits im Bestand eine fast typische Verkehrslärmsituation entlang von Hauptverkehrsachsen in zentralen Innenstadtlagen. Stadtplanerisch kann auf der Einzelprojektebene darauf nicht eingewirkt werden, da durchgreifende Lärmminderungsmaßnahmen aus einer übergeordneten Verkehrslärmsituation über ein Einzelprojekt nicht umsetzbar sind. Andererseits steht eine Überplanung innerstädtischer Grundstücksflächen mit geringstmöglichen Lärmauswirkungen oder gar lärmneutralen Nutzungen den städtebaulichen und infra-	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		strukturellen Erfordernissen des konkreten Standortes - wie auch in diesem Fall über das Erfordernis zur Sicherung der Versorgungsfunktion im Stadtquartier über die Errichtung der Einzelhandelsnutzungen (s. Pkt. 3.1 „Einzelhandel“) - oftmals entgegen. Vor dem benannten Hintergrund ist die Nichteinhaltung der gebietsbezogenen Orientierungswerte der DIN 18005-1 und weitergehende Überschreitung der Grenzwerte der 16.BImSchV nicht zu vermeiden und hinnehmbar. In den Bereichen mit Beurteilungspegeln >70/60 dB(A) tags/nachts liegt eine besondere Betroffenheit und Sorgfaltspflicht im Sinne der Lärmvorsorge vor. Vor dem Hintergrund, dass die wesentlichen Lärmzuwächse über den Ampelzuschlag aus dem Ausbau der derzeitigen Grundstückszufahrt zu einem lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt resultieren (s.o.), wurden für eine mögliche Lärmminderung vorab alternative Lösungen zur Anbindung des Plangrundstücks an den Hansaring geprüft. Die Prüfung erfolgte für sechs Varianten als unsignalisierter Kreuzungsbereich, Kreisverkehr, elliptischer Kreisverkehr, Nur-rechts-rein/rechts-raus-Lösung und als alleinige Lichtsignalanlage für Fußgänger in zwei Varianten. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass alternative Lösungen zur Gewährleistung eines leistungsfähigen Verkehrsflusses abseits einer Ampelanlage zwar grundsätzlich gegeben sind, die größtmögliche Verkehrssicherheit ist jedoch nur mit einer LSA gegeben. Der Betrieb der Ampelanlage ist nur für den Tageszeitraum zwischen 6:00 - 22:00 Uhr erforderlich (nachts lediglich Schaltung als Fußgängerbedarfsampel.). In Abwägung aller verkehrs-, sicherheits- und lärmtechnischer Belange wurde die LSA-Lösung - trotz der damit verbundenen Lärmzuschläge - in Abstimmung mit den Fachämtern der Stadt Münster dem VBP zugrunde gelegt (weitergehend s. Kapitel 6.7.1 der Begründung zum VBP Nr. 535 sowie Abwägung zum Pkt. 4.7 „Verkehr“). Das Erfordernis zur Errichtung der Ampelanlage ist unabhängig vom	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Planvorhaben ‚Hafencenter' bereits aus der Quantität der Verkehrsbewegungen im Zusammenhang mit der geplanten städtischen Quartiersgarage mit ca. 220 öffentlichen Stellplätzen sowie den grundlegenden Erfordernissen zur gesicherten verkehrlichen Anbindung des rd. 21.000 m² großen Innenstadtgrundstücks an die Haupterschließungsstraße begründet. Damit steht - abseits des städtebaulich infrastrukturellen Erfordernisses zur Errichtung großflächiger Einzelhandelsnutzungen am Standort (s. Kapitel 1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten", Kapitel 2 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen" und Pkt. 3. 1 „Einzelhandel" der Abwägung) - weniger die Nutzung ‚Einkaufszentrum' im Sinne der vorgetragenen Anregung im Fokus der Bewertung, sondern die Abwägung der grundlegenden Auswirkungen zur Entwicklung der innerstädtischen Brachfläche. Dies auch vor dem Hintergrund, dass unzulässige Gewerbelärmeinwirkungen auf die angrenzenden Nutzungen aus dem Betrieb des Hafencenters über die im VBP Nr. 535 festgesetzten Lärmminderungsmaßnahmen ausgeschlossen werden können (s. Kapitel 6.7.1 der Begründung zum VBP Nr. 535 sowie Pkt. 5.1 „Allgemeine Belange zu Immissionen"). Den Betroffenheiten aus der zusätzlichen Verkehrslärmbelastung wird über die Anspruchsvoraussetzung aus der wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den Hansaring sowie über ergänzende freiwillige Lärmminderungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger begegnet (s.o.). Die ‚Grenzziehung' ab + 0,3 dB planbedingter Pegelerhöhung als Maßgabe für die freiwilligen Maßnahmen durch den Vorhabenträger soll die Verhältnismäßigkeit relevanter planbedingter Lärmzuwächse und einer mit dem menschlichen Gehör wahrnehmbaren Lärmsteigerung ab einer Zunahme von rd. 1,0 dB herstellen, die Differenzierung unterschiedlicher Pegelbereiche nach den Baugebietskategorien von Mischgebieten und Allgemeinen Wohngebieten	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		dokumentiert die unterschiedlichen Schutzbedürftigkeiten und Rücksichtnahmen aus der Lage der Gebäude in der bestehenden Stadtstruktur. Die entlastende Wirkung des 3. Bauabschnittes der B51 sowie der B481n in der Prognose 2025 (Planfall 1) führt an den relevanten Straßen - mit Ausnahme von Teilabschnitten der Dortmunder Straße, des Hafenwegs und der Hafenstraße mit geringfügigen Erhöhungen um aufgerundet 1 dB - nur zu einer geringfügigen Verbesserung der zu erwartenden Beurteilungspegel um maximal aufgerundet 1 dB. Ein Eingriff in den Grundrechtsschutz ist mit Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP 535 nicht gegeben, eine Verletzung der Gesundheitsvorsorgepflicht durch die Stadt Münster liegt nicht vor. Weitergehend dazu s. Pkt. 5.2 „Allgemeine Belange zu Immissionen“. Fazit: Mit der Umsetzung des Planvorhabens sind Lärmzuwächse auf eine bereits durch hohe Vorbelastungen stark belastete Verkehrslärmsituation verbunden. Die Nichteinhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005-1 sowie die Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV bereits im Bestand dokumentiert eine fast typische Verkehrslärmsituation entlang von Hauptverkehrsachsen in zentralen Innenstadtlagen. Stadtplanerisch kann der Lärmsituation auf der Einzelprojektebene nicht wirksam begegnet werden, so dass weitere Überschreitungen der Grenzwerte hinzunehmen sind. Überschreitungen im Grenzbereich der Unzumutbarkeit stellen eine erhebliche, abwägungsbedeutsame Betroffenheit dar, der jedoch über die Lärmminderungsmaßnahmen aus der wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV sowie über freiwillige Maßnahmen der Lärmvorsorge durch den Vorhabenträger in der Verhältnismäßigkeit der planbedingten Auswirkungen und den nutzungsspezifischen und strukturellen Erfordernissen zur Entwicklung der innerstädtischen Brachfläche im Sinne einer geordneten Innenentwicklung angemes-	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		sen begegnet werden kann. Ein Eingriff in den Grundrechtsschutz ist mit Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP 535 nicht gegeben.	
6.2	*Kfz-Verkehr verursacht massiv Lärm gerade, wenn wie hier vor Ampeln gehalten, angefahren und abgebogen werden muss.* *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 2; Musterstellungnahme 3 Kapitel 1 Seite 1 und 2; Musterstellungnahme 5 Seite 2)*	Für Lichtsignalanlagen wird bei der Lärmberechnung ein genereller Zuschlag von abstandsbedingt bis zu 3 dB(A) gemäß RLS 90 vorgenommen, damit sind alle Emissionen im verkehrlichen Zusammenhang mit einer Ampelanlage (Brems- und Anfahrgeräusche, erhöhte Motorengeräusche bei Abbiegefahrten etc.) erfasst. Der Betrieb der Lichtsignalanlage im Anbindungspunkt des Planvorhabens zum Hansaring ist ausschließlich für den Tageszeitraum von 6:00 - 22:00 Uhr vorgesehen. Nachts ist die Ampel über den Hansaring lediglich als Fußgängerbedarfsampel geschaltet, für die keine ampelbedingten Lärmzuschläge anzusetzen sind. Die Notwendigkeit der LSA ergibt sich bereits über die Anbindung der öffentlichen Quartiersgarage und dem grundsätzlichen Erfordernis zur Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit der geordneten städtebaulichen Entwicklung des innerstädtischen Grundstücks. Weitergehend s. Abwägung zu Pkt. 6.1. Fazit: Die Geräuscheinwirkungen im Zusammenhang mit der Ampelanlage sind gutachterlich berücksichtigt und Bestandteil der Lärmbewertung und daraus resultierender Lärmschutzfestsetzungen bzw. Lärmminderungsmaßnahmen.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen - eine Beschlussfassung erübrigt sich.**
6.3	Lärmbelastungen aus *LKWs, ggf. Parkplatzsuchverkehr, Türschlagen etc. kommen (*Anm.: zu den zusätzlichen Verkehren auf dem Hansaring) *hinzu.* *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 2; Musterstellungnahme 3 Kapitel 1 Seite 1 und 2; Musterstellungnahme 5 Seite 2)*	Geräuschimmissionen durch projektbezogene Parksuchverkehre, Türenschlagen und anliefernde LKW wurden ausführlich im **schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.2/03** zur Gewerbelärmuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung ermittelt und beurteilt. Alle in der Anregung benannten Phänomene sind Gegenstand der Untersuchung und in ihren Auswirkungen abschließend in die Bewertung eingestellt. Unter Berücksichtigung der Betriebsbedingungen, Nutzungen im Bereich der Planbebauung und des Schutzanspruches der angrenzenden Nachbarschaft wurden schalltechnische Anforderungen und Lärmschutzmaßnahmen definiert, die sicherstellen, dass keine unzulässigen Geräuschimmissionen durch Gewerbelärmeinwir-	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen - eine Beschlussfassung erübrigt sich.**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		kungen zu erwarten sind. Weitergehend s. a. Pkt. 6.5 der Abwägung. Fazit: Die Geräuscheinwirkungen durch projektbezogene Verkehre sind gutachterlich berücksichtigt und Bestandteil der Lärmbewertung und daraus resultierender Lärmschutzfestsetzungen.	
6.4	*Die Stadt hat als Teil des Staates zuvorderst dafür zu sorgen, dass der Grundrechtsschutz garantiert wird. Sie will dem nachkommen, in dem sie im Plangebiet selbst passiven Schallschutz festsetzt. Das geht aber nur im Plangebiet selbst. Die Bestandswohnbebauung am Hansaring u.a. ist nicht Teil des Plangebietes; hier erfolgt kein Schutz. Der soll angeblich in weiteren Verfahren außerhalb des Bebauungsplans und auf Kosten des Investors erfolgen. Das ist viel zu unsicher; ein Verweis auf eine angebliche Formulierung hierzu im Durchführungsvertrag reicht nicht. Wer genau soll welchen Anspruch haben? Welches Verfahren wird angesetzt? Zudem haben die dortigen Hauseigentümer und Bewohner dann den Nachteil, keine Fenster mehr öffnen zu können. Und wer stellt sicher, dass die Lüftungsanlagen über die ganze Betriebszeit des Einkaufszentrums gewartet/repariert werden? Wer zahlt den Strom? Was ist mit den Außenwohnbereichen wie Balkonen und Terrassen sowie Gärten, für die kein passiver Lärmschutz möglich ist?* *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 4 und 5; Musterstellungnahme 3 Kapitel 2 Seite 2)*	Die planbedingten Lärmauswirkungen wurden sowohl für die im Geltungsbereichs des Bebauungsplans festgesetzten Nutzungen als auch für die außerhalb des Plangebietes im relevanten Einwirkungsbereich liegenden vorhandenen Nutzungen erfasst und gutachterlich bewertet. Die Sicherung der erforderlichen Schutz- und Lärmminderungsmaßnahmen für die geplanten Vorhabennutzungen erfolgt über Festsetzungen im Bebauungsplan und Hinweise für das bauordnungsrechtliche Genehmigungsverfahren. Die Sicherung von Lärmschutzmaßnahmen infolge planbedingter Lärmzuwächse für die außerhalb des Plangebietes liegenden Bestandsgebäude ist - unabhängig von ihrer Lage außerhalb des Geltungsbereiches - nach den tatsächlichen Erfordernissen aus der konkreten Lage der schützenswerten Räume zur Lärmquelle und den Bauschalldämmmaßen der Bauteile vorzunehmen. Betroffen sind Gebäude, an denen die Grundlagen für eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV infolge des vorhabenbedingten baulichen Eingriffs in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings erfüllt werden bzw. als Selbstverpflichtung des Vorhabenträgers an Fassaden, die im Bereich von zukünftigen Beurteilungspegeln ≥ 70/60 dB(A) tags/nachts für Allgemeine Wohngebiete und ≥72/62 tags/nachts für Mischgebiete bei planbedingten Pegelerhöhungen im jeweils ungünstigsten Planfall von ≥ 0,3 dB(A) liegen. Die Regelungen dazu sind in § 21 des Durchführungsvertrags zum VBP Nr. 535 niedergelegt. Gemäß **schalltechnischem Bericht Nr. LL5683.2/02 und der Ergänzung vom 31.03.2015** zum baulichen Eingriff wurden An-	**Dem Belang nach passivem Schallschutz auch außerhalb des Plangebietes wird teilweise gefolgt - der Anregung im Übrigen wird nicht gefolgt.** **1.2.24** **1.2.28** **1.2.29**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		spruchsvoraussetzungen auf passive Ausgleichsmaßnahmen für die lärmzugewandten Fassadenseiten der Gebäude Hansaring Nr. 43, 45, 46, 48, 51, 53, 53a, 55, 57, 58 und 60 sowie der Gebäude Emdener Straße Nr. 31, 34 und 36 - zum Teil für die gesamte Fassade, teilweise begrenzt auf einzelne Geschosse - ermittelt. Planbedingte Pegelerhöhungen von ≥ 0,3 dB(A) im Bereich von Beurteilungspegeln im WA von ≥ 70/60 dB(A) tags/nachts und im MI von ≥ 72/62 dB(A) tags/nachts als Bewertungsgrundlage der freiwilligen Lärmminderungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger liegen gemäß **schalltechnischem Bericht Nr. LL5683.4/01** vom 23.04.2015 an den Gebäuden Hansaring Nr. 13, 14, 15, 17, 18, 25, 27, 29, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 40a, 41, 42, 44 sowie an den Gebäuden Dortmunder Straße 32b und 34 - zum Teil für die gesamte Fassade, teilweise begrenzt auf einzelne Geschosse - vor. Die Leistungen umfassen den Austausch/Einbau von Fenstern, Balkontüren (inklusive Rolladenkästen) und künstlichen Lüftungseinrichtungen, soweit diese nach der 24. BImSchV erforderlich sind, sie umfassen nicht die Ertüchtigung sonstiger Umfassungsbauteile. Mit Umsetzung der Lärmminderungsmaßnahmen aus den Anspruchsvoraussetzungen aus dem baulichen Eingriff und den freiwilligen Lärmminderungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger kann für einzelne betroffene Nutzer/Eigentümer trotz der Lärmerhöhungen von einer Verbesserung der Wohnsituation gegenüber der derzeitigen Situation ausgegangen werden. Die Umsetzung des Planvorhabens erfolgt über einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan. In Anwendung des § 12 Abs. 1 BauGB ist eine Sicherung der passiven Ausgleichsmaßnahmen an den Bestandsgebäuden über Regelungen im Durchführungsvertrag als Bestandteil des VBP uneingeschränkt gegeben und juristisch nicht in Zweifel zu setzen, Vorbehalte in eine nichtgesicherte Durchführung der Maßnahmen sind unbegründet.	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Rückwärtige Garten- und Terrassenbereiche sind vom Verkehrslärm nicht betroffen, Anspruchsvoraussetzungen wurden nur für die dem Verkehrslärm ausgesetzten straßenseitigen Fassaden ermittelt. Die Einwirkungen aus Gewerbelärm auf Gebäuderückseiten (hier: Hansaring Nr. 46 - 48, 58, 60, 66, 68 und Schillerstraße 94, 96, 98, 100, 102, 104 und 106) liegen deutlich unterhalb der gesetzlichen Richtwerte nach TA Lärm. Einwirkungen aus Verkehrslärm auf straßenseitige Balkone sind gegeben und unter Erhalt der bestehenden Funktion als Außenwohnbereich auch nicht ‚lösbar' (nach einer ersten Einschätzung betrifft dies 2 Balkone im 1. und 2. OG. Haus ‚Hansaring Nr. 45' und einer im DG. Haus ‚Hansaring Nr. 53' sowie ca. 3 Balkone im DG. der Häuser ‚Hansaring Nr. 41 und 43'). Dieser Konflikt ist jedoch über die bereits derzeit bestehende Verkehrslärmimmission vorhanden. Mit einer planbedingten Erhöhung um 0,2 bis 0,6 dB(A) (ohne generellen Zuschlag über die Errichtung der Lichtsignalanlage) ist zwar eine Zunahme der Lärmimmission am Immissionsort gegeben, eine grundlegende qualitative Veränderung der Lärmsituation i. S. der Benutzbarkeit des Balkons ist damit jedoch nicht verbunden. Hier ist über die aus der Anspruchsvoraussetzung/der freiwilligen Lärmminderungsmaßnahme durch den Vorhabenträger mit etwaigem Austausch der Balkontür/-fenster zu erwartende deutliche Verbesserung des Bauschalldämmmaßes eine konkrete Aufwertung zumindest des hinter dem Balkon liegenden Wohnbereiches im Ausgleich gegeben. Ein etwaiger Betrieb eingebauter künstlicher Belüftungen (etwa für Schlafräume) liegt in der Verantwortung der Bewohner. Der geringe Stromverbrauch für solche Anlagen und ihre Wartung kann den Bewohnern zugemutet werden, eine gesonderte Erfassung und Abrechnung mit dem Vorhabenträger wäre unverhältnismäßig. Fazit: Mit der Sicherung von Schallschutzmaßnahmen an bestehen-	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		den Gebäuden aus Anspruchsvoraussetzungen auf passive Ausgleichsmaßnahmen gem. den Vorgaben der 16. BImSchV oder aus der Selbstverpflichtung des Vorhabenträgers zu Lärmminderungsmaßnahmen für Schlaf- und Aufenthaltsräume an besonders stark belasteten Gebäudefassaden wird eine angemessene Verträglichkeit des Planvorhabens in der Abwägung der Belange des Lärmschutzes und der städtebaulichen Belange nach einer geordneten Innenentwicklung erwirkt. Die Sicherung der Maßnahmen über Festsetzungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan und vertragliche Vereinbarungen im Durchführungsvertrag ist sowohl für die zukünftigen Nutzungen innerhalb des Plangebietes als auch für die bestehenden Nutzungen außerhalb des Geltungsbereiches des vorhabenbezogenen Bebauungsplans uneingeschränkt sichergestellt. Belange des Grundrechtschutzes werden damit beachtet. Weitergehend s. Kapitel 5 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	
6.5	*Nicht nachvollziehbar ist für mich, ob überhaupt und wenn ja ausreichend konservativ die Lärmbelastung durch die Klimatisierungs- und Lüftungsanlagen des Hafencenters samt Tiefgarage einbezogen wurden.* *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 3; Musterstellungnahme 5 Seite 3)*	Kapitel 5.5 des **schalltechnischen Berichtes Nr. LL5683.2/03** verweist darauf, dass zusätzliche Geräuschemissionen durch technische Außenaggregate auf Basis von Erfahrungswerten/Vorabschätzungen zu berücksichtigen sind. Eine Detailplanung liegt im Rahmen der Bauleitplanung noch nicht vor. Die zugehörigen technischen Anforderungen können demzufolge aus schalltechnischer Sicht erst im Rahmen des konkreten Bauantragsverfahrens projektbezogen bestimmt werden. Mit den dem Gutachten zugrunde gelegten Lärmkontingenten für technische Anlagen ist eine grundlegende Berücksichtigung technischer Anlagen als Bestandteil des Betriebslärms gegeben und die Genehmigungsfähigkeit der festgesetzten Nutzungen in den auf der Ebene des Bebauungsplans geprüften Verträglichkeiten gewährleistet. Weitergehende, etwaig zu treffende Schallschutzmaßnahmen für den Betrieb der konkreten technischen Anlagen (z.B. Einhausungen) werden zum Bestandteil der bauordnungsrechtlichen Genehmigung	**Der Anregung wurde teilweise gefolgt bzw. sind die Anregungen nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, für die sich eine Beschlussfassung erübrigt.**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		gemacht und sind nicht Gegenstand des planungsrechtlichen Verfahrens. Fazit: Die Einhaltung der gesetzlichen Richtwerte der TA Lärm aus Betriebslärm ist gewährleistet bzw. kann über das Baugenehmigungsverfahren sichergestellt werden.	
6.6	*Warum angebliche Einschränkungen zum Zweck des Immissionsschutzes (Nr. 3.6) im Planentwurf unter der Überschrift „Hinweise“ laufen, ist nicht verständlich.* *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 4; Musterstellungnahme 5 Seite 3)*	Nach geltender Rechtsprechung können lediglich dingliche/bauliche Schallschutzmaßnahmen über Festsetzungen im Bebauungsplan gesichert werden. Schutzmaßnahmen als Vorgaben zu betrieblichen Abläufen (z.B. Einschränkung der Betriebszeiten) können ausschließlich über Vorgaben in der bauordnungsrechtlichen Genehmigung erfolgen. Mit der Aufnahme des Hinweises als Verweis auf das bauordnungsrechtliche Genehmigungsverfahren wird diesem Umstand entsprochen. Fazit: Die Aufnahme von Lärmschutzvorgaben im Bebauungsplan als Hinweis für das bauordnungsrechtliche Genehmigungsverfahren ist alleinig aus den geltenden rechtlichen Bestimmungen begründet.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.181**
7	**Luftschadstoffe**		
7.1	*Neben der Lärmbelästigung ist für unser Haus* (Anmerkung: Hansaring 46-48) *durch das erhöhte Verkehrsaufkommen zusätzlich mit einer Erhöhung der Feinstaubbelastung zu rechnen. Demnach kann davon ausgegangen werden, dass für die Luftschadstoffe die gesetzliche Höchstgrenze nicht eingehalten werden können.* *(...) die Schadstoffsituation und die damit verbundenen Gesundheitsgefahren - insbesondere durch Feinstäube und Stickoxide (...) werden sich in den anliegenden Wohngebieten weiter verschärfen.* *(Siehe Musterstellungnahme 3 Kapitel 2 Seite 2; Musterstellungnahme 1 Seite 2; Musterstellungnahme 5 Seite 2)*	Zur Bewertung der Luftschadstoffsituation wurden Untersuchungen zu Luftschadstoffimmissionen durchgeführt (**„Bebauungsplan Nr. 535 „Hafen-Center“ in Münster, Untersuchungen zu den Luftschadstoffimmissionen“**, simuPlan, Dipl. Met. Georg Ludes, Dorsten, den 13.05.2015). Untersucht wurden Stickstoffdioxid- (NO_2) und Feinstaubimmissionen (PM_{10} und $PM_{2,5}$), weitergehende Luftverunreinigungen aus dem Verkehrsbereich wie Benzol, Blei, Schwefeldioxid und Kohlenmonoxid liegen aufgrund der bereits durch die Stadt Münster ergriffenen Luftreinhaltemaßnahmen auch in den höchstbelasteten Bereichen deutlich unterhalb gesundheitsbezogener Grenz- und Richtwerte. Letztere wurden daher nicht in die Unter-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.30**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		suchung mit einbezogen, gleichwohl wird nicht verkannt, dass auch diese Belastungen entsprechend der Erhöhung des Verkehrs leicht zunehmen. Die Luftschadstoffberechnungen erfolgten im Worst-Case-Szenario für den Prognosehorizont 2018 als geplanter Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Hafencenters in der Gegenüberstellung des Prognose-Nullfalls ohne die Realisierung des Planvorhabens - aber mit allen übrigen Strukturmaßnahmen des Masterplans Stadthäfen Münster bis 2018 - und dem Planfall unter zusätzlicher Berücksichtigung des Hafencenters. Neben den aktualisierten Datensätzen aus der Verkehrsuntersuchung zum VBP Nr. 535 wurde für eine weitergehende Bewertung der planbedingten Auswirkungen der Untersuchungsraum nach Westen bis zum Kreuzungspunkt Hansaring/Albersloher Weg und nach Nordosten bis zur Wolbecker Straße aufgeweitet (s.a. Pkt. 4.1 „Verkehr“ und Pkt. 5.1 „Allgemeine Belange zu Immissionen“). Mit den getroffenen Annahmen und Datengrundlagen ist eine uneingeschränkte und abschließende Prüfung und Bewertung der planbedingten Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation im Sinne einer sachgerechten Abwägung gewährleistet. Die Berechnungsergebnisse dokumentieren, dass auch nach Umsetzung der Vorhabenplanung die Grenzwerte der 39. BImSchV im Jahresmittel für NO_2 und PM_{10} von 40,0 µg/m³ und für $PM_{2,5}$ von 25 µg/m³ in allen untersuchten Straßenabschnitten sicher eingehalten werden. Da die Hauptbelastung mit den Fahrverkehren als Hauptemittenten im Straßenverlauf des Hansarings liegt, sind mit Einhaltung der Grenzwerte entlang des Hansarings auch im umliegenden, verkehrlich meist gering belasteten Straßennetz Grenzwertüberschreitungen nicht zu erwarten. Die Schadstoffkonzentrationen werden über die planbedingten Mehrverkehre zwar erhöht, der Einfluss des Vorhabens auf die Luftschadstoffsituation ist mit einer maximalen	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		relativen Zunahme der Belastungen im Jahresmittel für NO_2 von 3,4 %, für PM_{10} von 1,2 % und 1 % für $PM_{2,5}$ jedoch eher gering bzw. sehr gering und können im Rahmen der Abwägung zur Stärkung der Innenentwicklung im südöstlichen Innenstadtquartier hingenommen werden. Weitergehend siehe Pkte. 5.1 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“. Dies gilt auch für das Gebäude Hansaring 46-48 (Untersuchungsquerschnitt Q15). Hier liegen die NO_2-Belastungen im Jahresmittelwert im Nullfall bei 30,9 µg/m³ und im Planfall bei 32,0 µg/m³. Die Feinstaubbelastungen für PM_{10} liegen im Jahresmittelwert im Nullfall bei 26,0 µg/m³ und im Planfall bei 26,3 µg/m³, für $PM_{2,5}$ liegen die Werte im Nullfall bei 17,8 µg/m³ und im Planfall bei 17,9 µg/m³. Dies beinhaltet eine relative Steigerung für NO_2 von 3,4 %, für PM_{10} von 1,2 % und für $PM_{2,5}$ von 0,6 % bei deutlicher Unterschreitung der Grenzwerte. Fazit: Eine Überschreitung gesetzlicher Luftschadstoffgrenzwerte ist auch nach Umsetzung des Planvorhabens im gesamten Untersuchungsgebiet nicht gegeben, die Grenzwerte der 39. BImSchV für NO_2 - und Feinstaub werden vielmehr in allen untersuchten Straßenabschnitten mit zum Teil deutlichen Unterschreitungen sicher eingehalten. Die prognostizierten planbedingten Zunahmen der Schadstoffbelastung sind gering und können im Rahmen der Abwägung hingenommen werden.	
7.2	*Die Aussage* (Anmerkung: zu Luftschadstoffen auf S. 80 im Begründungstext) *unterschlägt, dass es für Feinstaub (PM10) nicht nur einen Jahresgrenzwert in der 39. BImSchV gibt, sondern auch einen Tagesmittelwert, der maximal 35 Mal pro Jahr überschritten werden darf. Die statistische Auswertung bundesweiter Messergebnisse hat gezeigt, dass ab einem Jahreswert PM10 von 28 µg/m³ nicht mehr sicher gestellt ist, dass die zulässigen 35 Überschreitungen des Ta-*	In Kapitel 5.2.3. des Luftschadstoffgutachtens (s. Pkt. 7.1) wird sowohl textlich als auch grafisch auf den Grenzwert zur Überschreitungshäufigkeit eines PM_{10}-Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ eingegangen. So hat die Auswertung der PM_{10}-Messungen der letzten Jahre an über 1.000 Messstellen im gesamten Bundesgebiet gezeigt, dass ab einem Jahresmittelwert von 30 µg/m³ in über 90 % der Fälle davon ausgegangen werden kann, dass mehr als 35 Überschrei-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.31**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	gesgrenzwertes unterschritten werden. Dieser sog. Äquivalenzwert ist anerkannt. Demnach kann entgegen dem Umweltbericht / der Begründung nicht sicher davon ausgegangen werden, dass bei den Luftschadstoffen die Grenzen sicher eingehalten werden. *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 5)*	tungstage erreicht werden und damit der Grenzwert überschritten ist. Liegt die Belastung mit PM_{10} zwischen 29 µg/m³ und 30 µg/m³, reichen bereits geringe Veränderungen der meteorologischen Verhältnisse und/oder geringfügige Veränderungen der Verkehrsbelastung aus, den Grenzwert für das PM_{10}-Tagesmittel zu überschreiten. Im konkreten Fall des vorliegenden Planvorhabens liegt der maximale Jahresmittelwert im Planfall für PM_{10} bei 26,3 µg/m³ im Bereich des Hansarings, östlich der Dortmunder Straße (Querschnitt 15) und damit deutlich unterhalb der kritischen Belastungsgrenze von 29 - 30 µg/m³. Aus der Tabelle 6.2 wird ersichtlich, dass mit 22 Überschreitungstagen im Prognosenullfall und maximal 23 Überschreitungstagen im Planfall im Bereich der Querschnitte 14 und 15 (Hansaring westlich bzw. östlich Dortmunder Straße) auch nach Realisierung der Planung der maximal zulässige Wert von 35 Überschreitungstagen unterschritten wird. Fazit: Die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte in den Vorgaben der 39. BImSchV ist für den gesamten Untersuchungsraum uneingeschränkt gegeben. Die vorgetragene Anregung ist nicht zutreffend und wird zurückgewiesen.	

8	Störfallrisiko		
8.1	*Ich befürchte ein Störfallrisiko. Es widerspricht dem Trennungsgrundsatz, ein derart großes Einkaufszentrum, in dem sich zu Spitzenzeiten mehrere 1.000 Personen aufhalten werden, nur wenig mehr als 100 m entfernt von 2 größeren Gefahrstofflagern zu errichten.* *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 6)*	Zur Störfall-Gefährdungsabschätzung der Nutzungen im Geltungsbereich des VBP 535 wurde ein Störfallgutachten als Einzelfallbetrachtung gem. Kap. 3.2 des KAS-18 Leitfadens entsprechend den Vorgaben des § 50 BImSchG durchgeführt („**Gutachten zur Errichtung des Hafencenters Münster hinsichtlich möglicher Störfallrisiken auf Basis des Art. 12 der Seveso-II-Richtlinie bzw. des § 50 BImSchG“**, UCON Umweltmanagement Consulting GmbH, Münster, 21.01.2013), Belange aus der Störfallbewertung stehen der Vorhabennutzung lt. Gutachter nicht entgegen.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.32**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Gemäß weitergehender gutachterlicher Stellungnahme ist eine hier vorliegende Unterschreitung des angemessenen Abstandes wegen der geringen Expositionszeiten bei den betrachteten Brandszenarien von nur wenigen Minuten und einem bestehenden Abstand von mindestens 136 Metern tolerierbar und über das Abwägungsrecht der Kommune aufgrund der in dem Gebiet vorliegenden Gemengelage auch rechtlich zulässig. Unabhängig von den Untersuchungsergebnissen sind mit Aktualisierung des Realisierungshorizonts für die Inbetriebnahme des Hafencenters erst ab 2018 Auswirkungen der Gefahrstofflager auf das Planvorhaben über die verbindliche Aufgabe des Betriebs der Lehnkering GmbH bis Ende 2016 nicht mehr gegeben. Belange aus Störfallbetrieben stehen der Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP Nr. 535 nicht entgegen. Fazit: Ein Widerspruch zum Trennungsgrundsatz liegt mit der Errichtung des Planvorhabens nicht vor.	
8.2	*Dass diese Gefahr* (Anmerkung: Widerspruch gegen den Trennungsgrundsatz mit dem Risiko eines Störfalls) *ab 2016 nicht mehr besteht, ist meines Erachtens durch die Planung nicht gesichert und kann nicht Grundlage der Betrachtung sein.* *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 6)*	Gemäß Gutachten ist die Vorhabennutzung in Bezug auf das Störfallrisiko unabhängig von der Aufgabe der Gefahrgutlager möglich. Planungsrechtliche Festsetzungen zur Zulässigkeit bedingter Nutzungen gem. § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB waren nicht erforderlich und wurden demnach im VBP Nr. 535 auch nicht getroffen. Weitergehend s. Abwägung zu Pkt. 8.1. Unabhängig von den Untersuchungsergebnissen sind mit Aktualisierung des Realisierungshorizonts für die Inbetriebnahme des Planvorhabens erst ab 2018 Auswirkungen der Gefahrgutlager auf die Nutzungen im Vorhabenbereich über die verbindliche Aufgabe und Verlagerung der Störfallbetriebe im Jahr 2016 konkret nicht mehr gegeben. Die Aufgabe der Gefahrgutlager ist über die auslaufenden Erbbaurechtsverträge zum 31.12.2016 abschließend gesichert.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.33**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Fazit: Eine Abhängigkeit zwischen der Aufgabe der Gefahrgutlager und der Inbetriebnahme der geplanten Vorhabennutzungen ist nicht gegeben, mit Blick auf die für das Jahr 2018 projektierte Fertigstellung des Hafencenters sind darüber hinaus konkrete zeitliche Überschneidungen im verbleibenden Restbetrieb der Gefahrgutlager und dem Planvorhaben ausgeschlossen.	
8.3	*Hier findet eine sehr starke Unterschätzung des Risikos statt. Das dem* (Anmerkung: vorhabenbezogenen Bebauungsplan) *zu Grunde liegende Gutachten (UCON) basiert in seinen Berechnungen, dass maximal ein einziges 20 l Gebinde eines Pflanzenschutzmittels zerstört wird, in Brand gerät, aber bereits nach wenigen Minuten wieder gelöscht wird. Das erscheint völlig unrealistisch. Die 20 l Gebinde werden doch in aller Regel nicht einzeln transportiert, sondern in größeren Einheiten (Paletten?). Wenn es zu einem Störfall kommt, dann doch wohl deshalb, weil so eine Transporteinheit beschädigt wird. Die Kommission für Anlagensicherheit fordert in ihrem Leitfaden KAS-18 im Falle der Prüfung mit Detailkenntnissen eine realistische Betrachtung dieses im Einzelfall genau bekannten Störfallbetriebes. (...) Im Übrigen kann der gegenständliche Plan gar nicht dauerhaft absichern, dass die Firma Lehnkering oder ein dortiger Nachfolgebetrieb nicht irgendwann doch auf größere Gebinde umsteigt. Ein einfaches Schreiben der Firma Lehnkering reicht hierfür jedenfalls nicht. Auch deshalb hätte mit deutlich größeren Freisetzungsmengen gerechnet werden müssen. Auch falsch ist die pauschale Behauptung im Begründungsentwurf, dass eine gefährliche Belastung ausgeschlossen ist. (...) Der Austritt größerer Mengen von Stoffen bedeutet eine längere Einwirkzeit. Zweitens verlangt KAS-18 den Abgleich mit den ERPG-2-Werten ohne diesbezüglich auch noch eine zeitliche Komponente ins Spiel zu bringen. (...) Es ist nicht nachvollziehbar, wieso sich der Gutachter auf die in vorg. Tabelle ersichtlichen Stoffe/Zubereitungen konzentriert hat. Sind die wirklich am relevantesten? Wird dort mit anderen Stoffe hantiert, die ggf. ein etwas geringe-*	Im Leitfaden KAS-18 ist von der völligen Entleerung der Transportgebinde die Rede, unabhängig von der Größe des Gebindes. Der Aspekt der Beschädigung einer kompletten Transporteinheit (Palette) ist lt. Gutachter demnach nicht relevant. Der Vortrag längerer Einwirkzeiten bei Austritt größerer Mengen von Stoffen stimmt im Falle eines Lachenbrandes nicht. Die Branddauer und damit die Zeitdauer der Entstehung von Brandprodukten bzw. der Belastung durch Brandprodukte wird von der Lachenhöhe bestimmt, nicht von der Lachenfläche. Die Lachenhöhe wurde in beiden Fällen mit 5 mm angenommen, die Einwirkzeit wäre entsprechend gleich. Des Weiteren wird im Gutachten unterstellt, dass die Brandgase erst durch Öffnen der RWA aus den Lagerhallen entweichen. Maßgeblich für den Massenstrom über die RWA sind die Temperatur des Brandgases und der Überdruck in der Halle, beide Komponenten erhöhen sich mit der Brandmasse, mit der Folge, dass von einer ähnlichen Austrittszeit bzw. Einwirkzeit auszugehen ist. Der Leitfaden KAS-18 verlangt den Abgleich mit den ERPG-2-Werten (Emergency Response Planning Guideline) ohne diesbezüglich auch noch eine zeitliche Komponente ins Spiel zu bringen. Ein „Verbot“ einer solchen Abwägung ist dem Leitfaden KAS-18 nicht zu entnehmen. Die Definition des ERPG-2-Wertes lautet: Der ERPG-2-Wert ist die maximale luftgetragene Konzentration, bei der davon ausgegangen wird, dass unterhalb dieses Wertes beinahe sämtliche Personen bis zu eine Stunde lang exponiert werden könnten, ohne dass sie	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.34**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	res Gefährdungspotential haben, aber dafür standardmäßig in größeren Gebinden gehandhabt werden? *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 6 und 7)*	unter irreversiblen oder sonstigen schwerwiegenden gesundheitlichen Auswirkungen oder Symptomen leiden bzw. solche entwickeln, die die Fähigkeit einer Person beeinträchtigen könnten, Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Da sich der ERPG-2-Wert auf eine Expositionszeit von einer Stunde bezieht, ist bereits in diesem Beurteilungswert eine Zeitkomponente enthalten. Andere, hier nicht heranzuziehende Toxizitätsgrenzwerte weisen einen noch detaillierter abgestuften Zeiteinfluss aus. Aus diesem Grunde hält der Gutachter die Relativierung hinsichtlich der kurzen Expositionszeit für angezeigt. Die gemäß gutachterlicher Tabelle der Bewertung zugrunde gelegten Stoffe/Zubereitungen sind lt. Gutachter alleinig relevant. Das Vorkommen zusätzlicher Stoffe mit etwas geringerem Gefährdungspotential, aber dafür standardmäßig größeren Gebinden ist für die Bewertung des Störfallrisikos nicht ausschlaggebend. Fazit: Die Annahmen und Berechnungen des Gutachtens sind zutreffend und entsprechen den Vorgaben des Leitfadens KAS-18 und denen des § 50 BImSchG. Eine Unterschätzung des Störfallrisikos ist nicht gegeben. Weitergehend siehe auch Pkt. 8.2.	
8.4	*Natürlich müsste auch für eine sozialverträgliche und kulturell lebendige Wohnnutzung des Gebietes nördlich des Stadthafens die Störfallproblematik gelöst werden. Aber in diesem Fall würden sich immerhin in aller Regel nicht hunderte Personen dicht gedrängt auf kleinstem Raum befinden (man denke nur an Wochenendeinkäufe, Feiertagseinkäufe, etc.), wodurch eine Flucht bei einem Störfall problematisch werden könnte (Panik, alle wollen gleichzeitig aus der Tiefgarage, etc.).* *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 7)*	Die Bewertung des Störfallrisikos für Nutzungen außerhalb des Geltungsbereiches des VBP 535 ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planverfahrens, gleichzeitig hat die Errichtung der Vorhabennutzung keine Auswirkungen auf ein etwaiges Störfallrisiko der Nutzungen außerhalb des VBP. Im Übrigen ist der Konflikt mit gesicherter Aufgabe der Gefahrgutlager bis zum 31.12.2016 endlich. Weitergehend s. Pkt. 8.1 - 8.3. Fazit: Planungsrechtliche Belange des VBP Nr. 535 werden von der Anregung nicht berührt.	**Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Eine Beschlussfassung erübrigt sich.**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
9	**Grundwasser**		
9.1	*S. 88 des Begründungsentwurfs (Umweltbericht) räumt ein, dass die Tiefgarage in einen Grundwasserleiter eingreifen könne. Dann folgt die pauschale Behauptung, dass nachteilige Auswirkungen durch bauliche Maßnahmen ausgeschlossen werden könnten. Das reicht so nicht; hier ist bereits jetzt eine tiefgreifendere Auseinandersetzung notwendig. Die Durchtrennung eines Grundwasserleiters kann massive nachteilige Auswirkungen auf den Wasserhaushalt haben. Sie kann zudem zu massiven Nachteilen bei Nachbarbebauung führen (plötzlich anstauendes Wasser, Vernässung oder -im Gegenteil- plötzliches Austrocknen). Hierdurch können erhebliche Bauschäden provoziert werden, die schlechtestenfalls die Standsicherheit von Bestandsgebäuden in Frage stellen können.* *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 5 und 6; Musterstellungnahme 3 Kapitel 3 Seite 2)*	Die Bewertung der Altlasten- und Grundwassersituation im Plangebiet ist über drei Gutachten („**Bericht zu den Ergebnissen der Bauschadstoff- und Bodenuntersuchungen – Postimmobilie Hansaring 64**, 48155 Münster“, Umweltlabor ACB GmbH, Münster, 26.03.2001 / „**Gutachten zu den Ergebnissen der Bodenuntersuchung – Ehem. Holzkontor Heinrich Wehmeyer GmbH & Co. KG**, Hansaring 50-52, Münster“, Umweltlabor ACB GmbH, Münster, 10.09.2010 / „Gutachten - **Untersuchungen zur Durchführung einer Gefährdungsabschätzung auf dem Grundstück der Star-Tankstelle am Hansaring 54**, 48155 Münster“, GEOscan Technik GmbH, Ladbergen, 02.11.2012) erfasst und dokumentiert. Um die vorgetragenen Anregungen fachgutachterlich abschließend bewerten zu können, wurden ergänzende Stellungnahmen durch die Gutachter beigebracht (**„Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 535 der Stadt Münster - Entwurf, Stellungnahme zu den Abwägungen Nr. X, Grundwasser und Nr. XI, Altlasten“**, Umweltlabor ACB GmbH, Münster, 20.06.2014 / „**12126, Standort der Star Tankstelle in 48155 Münster, Hansaring 54, Stellungnahme zu den Boden- und Grundwasserverhältnissen**“, GEOscan Consulting GmbH, Ladbergen, 02.07.2014). Folgende gutachterlichen Ergebnisse zur Grundwassersituation sind festzuhalten: Die geologische Situation im Vorhabenbereich wird durch zwei Grundwasserleiter bestimmt. Die quartären Lockergesteine bilden einen oberflächennahen Porengrundwasserleiter, der von einem klüftigen Festgesteinsgrundwasserleiter unterlagert wird. Da die gut durchlässigen Sande des Porengrundwasserleiters selten vorkommen und keine zusammenhängenden bzw. horizontstabilen Schich-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.35**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		ten bilden, handelt es sich im Untersuchungsgebiet (=Vorhabenbereich) um einen heterogenen Porengrundwasserleiter mit einer mäßigen bis schlechten Durchlässigkeit. Die unterhalb des Quartärs befindlichen Festgesteine weisen an ihrer Oberfläche eine wasserstauende, in der Regel 0,5 m bis 2 m mächtige, Verwitterungsschicht auf. Da die im Untergrund anstehenden Festgesteine nur lokal eine geohydraulisch relevante Klüftung und damit eine geringe Kluftwasserführung aufweisen, sind die oberflächennah anstehenden Oberkreidegesteine als Grundwasser-Nichtleiter einzustufen (vgl. Bundesanstalt für Wasserbau, Hydrogeologisches Gutachten, Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals- Lose 11 und 12, Grundwasserverhältnisse). Die Gefahr der Durchtrennung eines Grundwasserleiters ist nicht gegeben. Auch liegt das Gründungsniveau der geplanten Tiefgarage bei geplant 53,28 m +NHN, das bedeutet einen Aushub von ca. 4 m bis 4,5 m unter Geländeoberfläche. Dabei würde im nordöstlichen Grenzbereich der Tiefgarage ein maximaler Einschnitt von ca. 1 m in die Oberkreideschichten erfolgen. Aufgrund der im Vorfeld durchgeführten Bodenuntersuchungen ist nicht davon auszugehen, dass die wasserstauende Verwitterungsschicht der Oberkreide dabei durchstoßen wird. Selbst wenn die Verwitterungsschicht durchstoßen würde, ist nach den zuvor beschriebenen Grundwasserverhältnissen dabei keine Durchtrennung eines Grundwasserleiters zu erwarten, da selbst das oberflächennahe Festgestein als Grundwasser-Nichtleiter anzusehen ist. Während der Bauphase ist aufgrund der Voruntersuchungen kein starker Grundwasserandrang zu erwarten. Dennoch ist davon auszugehen, dass Grundwasserhaltungsmaßnahmen für den Bau der Tiefgarage erforderlich sind. Bei jeder Baumaßnahme, die an vorhandene Bebauungen angrenzt sind, sobald die Aushubarbeiten tiefer reichen als die Fundamente der bestehenden Bebauung, Sicherheits-	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		vorkehrungen (Unterfangung, etc.) zum Schutz der bestehenden Gebäude zu treffen. Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen werden vom Baugrundgutachter festgelegt und sind nur für die Zeit der Bautätigkeit erforderlich. Mit zunehmender Entwässerungszeit ist auch eine Entwässerung der bindigen Böden zu erwarten, die auf die Abnahme des Wassergehalts mit Schrumpfen reagieren können, Um Sackungen im Untergrund auszuschließen sind lt. Gutachter wasserdichte Verbauarten (Spundwände, Bohrpfahlwände, Schlitzwände) zu empfehlen. Diese Arbeiten sind technisch von Fachfirmen umsetzbar und werden als Sicherheitsvorkehrungen auch für die geplante Baumaßnahme durchgeführt. Eine Veränderung des Grundwasserspiegels ist bei möglicherweise erforderlichen Grundwasserhaltungsmaßnahmen nur für die Zeit der Bauarbeiten gegeben. Die Wasserhaltungsmaßnahmen führen nicht zu einer dauerhaften Veränderung des Grundwasserspiegels. Sobald die Grundwasserhaltungsmaßnahmen wieder eingestellt werden, wird sich der Grundwasserstand wieder dem Wasserstand vor Beginn der Wasserhaltung angleichen. Fazit: Insgesamt werden sich lt. Gutachter die Grundwasserverhältnisse durch die Baumaßnahme nicht grundlegend verändern, nachteilige Auswirkungen auf den Grundwasserleiter sind durch die Baumaßnahme nicht zu erwarten, zumal es sich bei dem oberen Porengrundwasserleiter um einen heterogenen Grundwasserleiter handelt, der überwiegend durch Stauwasserbildungen beeinflusst ist. Etwaige Auswirkungen auf die Bestandsgebäude können durch entsprechende Sicherungsmaßnahmen während der Bauzeit vermieden werden. Die Sicherungsmaßnahmen werden zum Bestandteil des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens zur Errichtung des Planvorhabens gemacht, weitergehende planungsrechtliche Belange werden nicht berührt.	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Im Zusammenhang mit der Umsetzung der Baumaßnahmen erfolgt standardgemäß ein Beweissicherungsverfahren mit Erfassung aller baumaßnahmenbedingten Schäden an den Bestandsgebäuden. Nachteile für die Eigentümer der angrenzenden Gebäude oder unverhältnismäßige Einwirkungen auf die Bestandsgebäude sind mit Umsetzung der Vorhabenplanung nicht gegeben.	
10	**Altlasten**		
10.1	*S. 86 ff. des Begründungsentwurfs räumt Altlasten im Bereich der Tankstelle, des Postgrundstücks und der ehemaligen Holzverarbeitung ein. Aber auch hier findet eine Verniedlichung / Unterschätzung statt. Ich befürchte - gerade im Zusammenhang mit der Wasserproblematik - eine nachteilige Mobilisierung dieser Altlasten und Umweltgefahren für Boden, Wasser und Natur.* *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 6)*	Die Bewertung der Altlasten- und Grundwassersituation im Plangebiet ist über drei Gutachten erfasst und dokumentiert (s. Pkt. 9.1 ‚Grundwasser'). Um die vorgetragenen Anregungen fachgutachterlich abschließend bewerten zu können, wurden darüber hinaus ergänzende Stellungnahmen durch die Gutachter beigebracht (**„Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 535 der Stadt Münster - Entwurf, Stellungnahme zu den Abwägungen Nr. X, Grundwasser und Nr. XI, Altlasten“**, Umweltlabor ACB GmbH, Münster, 20.06.2014 / „**12126, Standort der Star Tankstelle in 48155 Münster, Hansaring 54, Stellungnahme zu den Altlasten**“, GEOscan Consulting GmbH, Ladbergen, 02.07.2014). Folgende gutachterlichen Ergebnisse zur Altlastensituation sind festzuhalten: <u>Bereich Postimmobilie/ehemalige Holzkontor Wehmeyer:</u> Im Vorhabenbereich wurden im Bereich der Postimmobilie und des ehemaligen Holzkontors Wehmeyer bei den Altlastenerkundungen Verunreinigungen festgestellt. Mit dem im Bereich der geplanten Tiefgarage erforderlichen Bodenaushub wird die Auffüllung vollständig abgetragen. Da die in der Auffüllung befindlichen Verunreinigungen mit Aushub nicht mehr existent sind, findet insgesamt eine Verbesserung der Altlastensituation statt. In den Baufeldern außerhalb der Tiefgarage, die einen deutlich kleineren Flächenanteil einnehmen, liegt die ge-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.36**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		plante Gründungssohle bei 56,72 m ü. NHN und somit etwa 0,7 m bis 1,2 m unterhalb der aktuellen Geländeoberfläche. Es wird hier insbesondere im Bereich der Fundamente in den Boden eingegriffen. Auch hier werden potenziell verunreinigte Auffüllungen abgetragen und somit die Gesamtsituation verbessert. Im Bereich der ehemaligen Postimmobilie wurden bei den Voruntersuchungen 2 Bereiche mit auffälligen Mineralölkohlenwasserstoffgehalten (MKW) und ein Bereich mit auffälligen Gehalten an Metallen I Schwermetallen (SM) und polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) ermittelt. Diese Bereiche befinden sich nördlich der geplanten Tiefgarage. Die Mineralölverunreinigungen sind quasi stationär. Diese Verunreinigungen entstammen einem bereits sanierten Mineralölschaden auf einem Nachbargrundstück. Da wegen der durchgeführten Sanierung kein Nachschub an Mineralöl mehr stattfindet und lediglich Stauwasser angetroffen wurde, ist mit einer Ausbreitung der Verunreinigungen nicht zu rechnen. In den Bohrungen, in denen die Auffüllungen auffällige PAK- und SM-Gehalte enthalten, wurde während der Geländearbeiten kein Grundwasser - auch nicht als Stauwasser - angetroffen. Da der Vorhabenbereich nach Fertigstellung der Maßnahmen nahezu vollständig versiegelt sein wird, ist auch nicht mit neuen Stauwasserbildungen zu rechnen. Selbst wenn es lokal zu Stauwasserbildungen im Bereich von verunreinigten Böden kommt, ist, wegen der schlechten Durchlässigkeit der anstehenden Böden, nicht mit einer nennenswerten Mobilisierung und damit Ausbreitung von Schadstoffen zu rechnen. Durch die Erschütterungen während der Bauarbeiten kann eine geringfügige Mobilisierung der vorhandenen Schadstoffe nicht ganz ausgeschlossen werden. Aufgrund der überwiegenden Feinkörnigkeit der Böden und der damit verbundenen geringen Durchlässigkeit sind die Auswirkungen einer möglichen Mobilisierung jedoch lokal stark begrenzt.	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Tankstellengrundstück: Im Zuge der Gefährdungsabschätzung wurden drei Kontaminationsbereiche identifiziert und in dem Gutachten vom 02.11.2012 beschrieben. Aus den Kontaminationsbereichen resultieren ca. 260 to = 163 m³ verunreinigtes Bodenvolumen. Zu den Geländearbeiten wurden Stauwasserstände zwischen 1,92 - 2,91 u. GOK gemessen und Grundwasserstände zwischen 2,45 - 4,10 mit einer südlich bis südwestlich gerichteten Grundwasserfließrichtung. Kontakt der Verunreinigungsherde mit dem Grundwasser ist gegeben, negative Beeinträchtigungen der Grundwassergüte durch KW- und BTX-Anreicherungen können somit nicht ausgeschlossen werden. Mit Tankstellenrückbau sollten die Kontaminationsbereiche saniert werden, um der durch Rückbau möglicherweise eintretenden Schadstoffmobilisierung entgegenzuwirken. Bei lokaler Grundwasserhaltung im Zuge der Sanierung bis ca. 3,50 m u. GOK ist die Situation so anzupassen, dass keine kontaminierten Wässer unkontrolliert in die Umwelt gelangen können. Die flächenmäßig geringfügigen Bodenverunreinigungen des Bereiches 3 (außerhalb des Baugrundstücks im Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche des Hansarings) sind mit zu entfernen. Mit durchgeführter Sanierung kann eine Mobilisierung von Schadstoffen bei den anschließenden Neubaumaßnahmen ausgeschlossen werden. Sicherung der Ergebnisse: Die Sanierung der Kontaminationen im Bereich des Tankstellengrundstücks wird über den Kaufvertrag zur Übertragung der Teilflächen in den Vorhabenbereich und über den Vertrag zur Verlegung des über diesen Bereich verlaufenden Regenwasserkanals zwischen der Stadt Münster und der Vorhabenträgerin verbindlich vereinbart. Weitergehend werden alle Erd- und Gründungsarbeiten zur Errichtung der Baumaßnahmen im Vorhabenbereich in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde der	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Stadt Münster durchgeführt. Auffällige Bodenschichten werden einer geregelten Entsorgung zugeführt, sofern ein Wiedereinbau in Abstimmung mit den Fachbehörden nicht möglich ist. Die Verpflichtung der Vorhabenträgerin zur Abstimmung und fachgutachterlichen Begleitung der Arbeiten ist über den Durchführungsvertrag verbindlich geregelt und wird zum Bestandteil der bauordnungsrechtlichen Genehmigung gemacht. Über die benannten Maßnahmen und der fachgutachterlich gesicherten Durchführung kann eine Mobilisierung von Altlasten mit negativen Auswirkungen auf den Boden und die Grundwassersituation ausgeschlossen werden (s. auch ‚Grundwasser' Pkt. 9.1). Fazit: Eine Mobilisierung von Altlasten und Umweltgefahren für Boden, Wasser und Natur ist mit der Umsetzung des Planvorhabens nicht verbunden, insgesamt ist mit Sanierung/Aufnahme und fachgerechter Entsorgung der bestehenden Verunreinigungen im Zuge der Errichtung der geplanten Baumaßnahmen sogar eine deutliche Verbesserung des Boden- und Grundwasserschutzes gegenüber der bestehenden Altlastensituation gegeben. Der Vortrag einer Unterschätzung der Altlastensituation und Mobilisierung der Altlasten mit Umweltgefahren für Boden, Wasser und Natur ist eine unbegründete Behauptung und wird als solche zurückgewiesen.	
11	**Umweltbericht**		
11.1	*Dem Umweltbericht fehlen die Grundlagen, er ist in so weit nicht zutreffend. Es fehlt damit auch eine zutreffende Basis als Abwägungsgrundlage. Ich erwarte für die Wohnnachbarn aber auch die Personen, die in der Nähe des Hafencenters arbeiten, unzumutbare und jedenfalls auf Dauer gesundheitsschädliche Belastungen durch Immissionen (vor allem Lärm und Luftschadstoffe).* *(...) der Umweltbericht ist insgesamt viel zu pauschal und verweist*	Der VBP Nr. 535 und die 39. FNP-Änderung werden als sog. Vollverfahren gemäß § 2 BauGB einschließlich einer Umweltprüfung durchgeführt. Abseits der innerstädtischen Lage des Vorhabenstandortes, der festgesetzten zulässigen Grundfläche mit den bereits bestehenden hohen Versiegelungsanteilen als ehemaliges Gewerbegrundstück sowie vorbehaltlich von Ergebnissen einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gemäß Anlage 1 zum UVPG-Gesetz, ist allein	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.22** **1.2.37**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	meist nur auf die Einhaltung von Grenzwerten oder gesetzlichen Vorgaben. *(Siehe Musterstellungnahme 1 Seite 3 und 4; Musterstellungnahme 5 Seite 3)*	über die Verkehrslärmsituation mit einer teilweisen Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung und Beurteilungspegeln im Grenzbereich der Gesundheitsgefährdung bereits in der Bestandssituation, die Durchführung einer vollständigen Umweltprüfung begründet. Die Bewertung der Umweltbelange erfolgt über den Umweltbericht gem. § 2a BauGB in den Anforderungen des Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), der Umweltbericht ist gesonderter Teil der Begründung. Die Auswirkungen des Planvorhabens wurden umfassend und abschließend erfasst und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben in die Abwägung eingestellt. Der Umweltbericht wurde über die Beteiligungsverfahren durch die Fachbehörden und Fachämter der Stadt Münster geprüft und in den Ergebnissen als Abwägungsgrundlage uneingeschränkt bestätigt. Der vorliegende Umweltbericht entspricht in vollem Umfang den Erfordernissen gem. § 2 Abs. 4 BauGB zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen. Die für die Bewertung der Auswirkungen der Vorhabenplanung auf die Schutzgüter notwendigen Gutachten (insbesondere Verkehr, Lärm, Luftschadstoffe, Altlasten und Artenschutz) sind in Kapitel 6 der Begründung zum VBP ausführlich und abschließend dokumentiert und die daraus abgeleiteten Minderungs- und Schutzmaßnahmen in Form von Festsetzungen/Hinweisen planungsrechtlich gesichert. Die Gutachten entsprechen in Art und Umfang der Datenerhebung, Aktualität der Daten, Berechnungsverfahren und Bewertung der Auswirkungen uneingeschränkt den geltenden Standards und den gesetzlichen Vorgaben. Mit den in der Begründung dargestellten Inhalten ist eine abschließende und umfängliche Bewertung und sachgerechte Abwägung der Auswirkungen des Planvorhabens auf die Umweltbelange dokumentiert (s. Kapitel 6, 8 und 9 der Begrün-	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		dung zum VBP Nr. 535 bzw. der Begründung zur 39. FNP-Änderung). Weitergehende Details zu den umweltbezogenen Abwägungsinhalten s. Kapitel 4 „Verkehr“, Kapitel 5 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, Kapitel 6 „Schallimmissionen“, Kapitel 7 „Luftschadstoffe“, Kapitel 8 „Störfallrisiko“, Kapitel 9 „Grundwasser“ und Kapitel 10 „Altlasten“ des Allgemeinen Teils dieser Abwägung. Fazit: Entgegen der Behauptung sind der Umweltbericht und die dem Bericht zugrunde liegenden Gutachten entsprechend den gesetzlichen Vorgaben in Aufbau, Herangehensweise und in den dokumentierten Ergebnissen vollumfänglich für eine Bewertung der Auswirkungen des Planvorhabens auf die Belange der Umwelt geeignet und ausreichend.	

12	Sonstiges		
12.1	*Für unser Haus* (Anmerkung: Hansaring 46-48) *begegnet der vorgelegte Planentwurf in mehrfacher Hinsicht rechtlichen und tatsächlichen Bedenken. Insbesondere ist durch die zuvor aufgeführten Punkte* (Anmerkung: s.o. Pkt. 2 - 11, insbesondere zu Verkehr, Emissionen und langfristigen Schäden) *mit einer erheblichen Wertminderung zu rechnen.* *(Siehe Musterstellungnahme 3 Kapitel 4 Seite 3)*	Die an den Planbereich angrenzenden Gebäude südlich des Hansarings (u. a. Haus 46-48) bilden nach Norden den räumlichen Abschluss zur südöstlichen Innenstadt und nach Süden die bauliche Grenze im Übergang zu den rückwärtig liegenden, teilweise noch gewerblich genutzten Flächen des Hafenquartiers. Mit sukzessiver Aufgabe der Hafennutzungen wurde bereits in den 1980/90iger Jahren ein grundlegender Strukturwandel insbesondere im Bereich des Stadthafens1 von einem industriellen/gewerblichen Hafenquartier in ein gemischtes Stadtquartier eingeleitet. Mit dem Wandel und der damit einhergehenden Harmonisierung der Nutzungen und Verbesserung der stadtgestalterischen Qualitäten durch Wegfall großmaßstäblicher Gewerbebauten zu einer ansonsten eher kleinteiligeren Innenstadtbebauung, ist eine grundlegende strukturelle Aufwertung des Standortes, insbesondere auch der Gebäude in dem benannten	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.38**

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Übergangsbereich, verbunden. Mit Umsetzung der Vorhabenplanung wird ein ehemals gewerblich/ industriell genutztes und derzeit als Brachfläche an die Gebäude Hansaring 46 - 48 angrenzendes Grundstück zu einem Stadtbereichszentrum mit Einzelhandelsnutzungen, Büros/Praxen, Gastronomie und Wohnen überplant. Die Planungen gehen zurück auf die städtischen Zielsetzungen zur Entwicklung des Standortes, dokumentiert und eingebettet in den Masterplan ‚Stadthäfen Münster' und in Übereinstimmung mit den übergeordneten Vorgaben der Raum- und Landesplanung. Mit der Vorhabenplanung wird eine langfristige Sicherung der Versorgungsstrukturen im Stadtquartier gewährleistet, gleichzeitig werden über die Errichtung einer öffentlichen Quartiersgarage im Zusammenhang mit dem Planvorhaben bestehende Parkraumdefizite im Stadtquartier ausgeglichen. Damit steht das Vorhaben einer Aufwertung nicht entgegen, vielmehr übernimmt das Vorhaben eine zentrale Funktion in der stadtplanerischen Gesamtentwicklung zur Aufwertung des Quartiers. Mit der Umsetzung des Planvorhabens sind in einer durch Verkehrslärm bereits stark vorbelasteten innerstädtischen Situation weitere Verkehrslärmerhöhungen verbunden, unzulässige Einwirkungen aus Gewerbelärm und Luftschadstoffemissionen auf die angrenzende Wohnnachbarschaft sind nicht gegeben. Den zusätzlichen Belastungen aus Verkehrslärm kann über Lärmminderungsmaßnahmen angemessen begegnet werden, verbleibende Einwirkungen sind in der Abwägung städtebaulicher Belange und der Belange zum Gesundheitsschutz nicht zu vermeiden und hinnehmbar (s. Abwägung der Kapitel 4 bis 11). Eine erhebliche Wertminderung von Bestandsimmobilien im Umfeld des Planvorhabens ist trotz etwaig verbleibender Mehrbelastungen	

Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		nicht zu erwarten, in einzelnen Fällen ist über passive Schallschutzmaßnahmen aus den Anspruchsvoraussetzungen im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den Hansaring bzw. über die freiwilligen Leistungen der Lärmvorsorge durch den Vorhabenträger sogar eine Verbesserung der bestehenden Wohnsituation gegeben. Anmerkung: Die straßenseitige Fassade des Hauses Hansaring 46 - 48 liegt innerhalb des Bereiches mit Anspruchsvoraussetzungen auf passive Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings. Falls das Gebäude nicht bereits über einen ausreichenden passiven Schallschutz verfügt, steht den Eigentümern eine Verbesserung des Schallschutzes gemäß § 42 BImSchG, § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BImSchV in Verbindung mit der 24. BImSchV zu. Mit Umsetzung etwaig erforderlicher Lärmminderungsmaßnahmen würde eine Aufwertung der Wohnqualität gegenüber der Bestandssituation erwirkt und wird den Erfordernissen des Lärmschutzes gemäß den gesetzlichen Ansprüchen auf eine Lärmsanierung in der Abwägung städtebaulicher Belange und der Belange des Immissionsschutzes für den Standort entsprochen. Fazit: Die vorgetragene Behauptung einer erheblichen Wertminderung der angrenzenden Bestandsgebäude durch die Umsetzung des VBP Nr. 535 ist nicht zutreffend (s. dazu auch Pkt. 2.4 der Abwägung). Es können allenfalls geringfügige Wertminderungen auftreten, wie sie bei der Bebauung von Nachbargrundstücken üblich sind und entschädigungslos hingenommen werden müssen.	

T E I L II - E I N Z E L A B W Ä G U N G

Stellungnahmen aus Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB

Stand: 20. August 2015

Musterstellungnahmen mit individueller Ergänzung als neuer/zusätzlicher Vortrag *(Gruppe 2)*

Die nachfolgend aufgeführten 58 Stellungnahmen wurden der Gruppe 2 (Musterstellungnahmen mit individueller Ergänzung als neuer/zusätzlicher Vortrag) zugeordnet und in die Abwägung eingestellt:

- **1** | Musterstellungnahme Haie am Hafen
  Datei / Musterstellungnahme-Hafenhaie-1.pdf
  Fristgerecht eingereichte Stellungnahmen 5A, 8, 21, 29, 33, 37, 72, 80A, 85A, 121, 125, 150, 151A, 158, 160, 176A, 197, 203, 204, 205, 221, 230, 233, 263, 264, 267A, 306A, 320, 322, 332, 334, 352, 357, 370, 385, 413, 415, 455, 466, 472, 492 und 502 - insgesamt 42

- **2** | Musterstellungnahme B90/Die Grünen
  Datei / Musterstellungnahme-Hafenhaie-2=Grüne.pdf
  Fristgerecht eingereichte Stellungnahmen 17, 73, 75, 97, 145, 171, 267, 305, 341, 346, 397, 462 und 479 - insgesamt 13

- **3** | Musterstellungnahme Eigentümer
  Datei / Musterstellungnahme-Grüne-Variante-Eigentümer.pdf
  Fristgerecht eingereichte Stellungnahmen 379 und 526 - insgesamt 2

- **5** | Musterstellungnahme Haie am Hafen (Variante 2)
  Datei / Musterstellungnahme-Hafenhaie-3.pdf
  Fristgerecht eingereichte Stellungnahmen 209 - insgesamt 1

Stellungnahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
5A	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregung/Bedenken wird vorgetragen: *Aufgrund meiner gesundheitlichen, sowie finanziellen Lage bin ich mit dem geplanten Projekt sehr unglücklich. Es ist so schon schwer genug als Asthmatikerin in einer verschmutzten Umwelt zu leben.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2: Die planbedingten Auswirkungen auf die Immissionssituation sowohl für die Nutzungen innerhalb des Plangebietes als auch für die bestehenden Nutzungen im angrenzenden Planbereich außerhalb des Geltungsbereiches des VBP Nr. 535 wurden fachgutachterlich ermittelt und entsprechend den geltenden gesetzlichen Bestimmungen in eine Bewertung mit einer vollständigen Umweltprüfung eingestellt. Dies betrifft insbesondere die Auswir-	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen - eine weitergehende Beschlussfassung erübrigt sich.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		kungen aus Verkehrs- und Lärmbelastungen, Altlasten, Luftschadstoffen sowie die Störfallbewertung zweier Gefahrstofflager im südlichen räumlichen Anschluss an den Stadthafen I als potenzielle Emittenten auf das Schutzgut „Mensch“. Die Gutachten entsprechen uneingeschränkt den fachgutachterlichen Standards und gesetzlichen Bestimmungen. Auf Basis der gutachterlichen Ergebnisse wurden nach Erfordernis geeignete Minderungs-/Schutzmaßnahmen aufgezeigt und über Festsetzungen im Bebauungsplan sowie über verbindliche Regelungen im Durchführungsvertrag als Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans planungsrechtlich gesichert. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass mit Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP Nr. 535 in Anwendung der festgesetzten Schutz- und Minderungsmaßnahmen keine unzulässigen Auswirkungen aus Immissionen im Sinne des BImSchG für die anliegenden Bewohner vorliegen und auch zukünftig nicht zu erwarten sind. Insbesondere die für Asthmatiker relevante Bewertung der Luftschadstoffsituation hat ergeben, dass auch nach Umsetzung des Planvorhabens die Grenzwerte für NO_2, PM_{10} und $PM_{2,5}$ sicher eingehalten werden. Nachteilige Auswirkungen in wirtschaftlicher Hinsicht auf die im Quartier lebenden und arbeitenden Menschen sind nicht ersichtlich. Im Einzelfall ist über passive Schallschutzmaßnahmen aus den Anspruchsvoraussetzungen im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den Hansaring bzw. über die freiwilligen Leistungen zur Lärmvorsorge durch den Vorhabenträger sogar eine Aufwertung einzelner Immobilien und eine Verbesserung der bestehenden Wohnsituation gegenüber der derzeitigen Situation gegeben.	

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ und Pkte. 7.1 und 7.2 „Luftschadstoffe“ und Pkt. 12.1 „Sonstiges“. Besondere, weitergehende Abwägungsbelange, die aus einer konkreten gesundheitlichen oder finanziellen Situation abzuleiten sind, sind nicht erkennbar.	
8, 357	1. Die eingereichten Stellungnahmen umfassen die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 2.1 *Ich wohne als Mieter im Erdgeschoss am Hansaring 58, direkt neben der Star Tankstelle. Während der Baumaßnahmen, in der beschrieben Größenordnung, wäre ich durch Lärm und Verschmutzung direkt und intensiv betroffen. Darüber hinaus liegt mein Garten nach hinten raus, in direkter Angrenzung zum alten Postgebäude. Während der Baumaßnahmen ist mit einer starken Verschmutzung meines Gartens zu rechnen und natürlich auch eine Einschränkung des Wohlbefindens zu erwarten (Aufgrund des Lärms und Baustaub in der Luft, kann der Garten nicht mehr genutzt werden und auch die Fenster werden aufgrund der zu erwartenden Beeinträchtigung nur noch begrenzt zu öffnen sein). Insgesamt werde ich (und meine Gesundheit) durch die Baumaßnahme direkt und auf massive Art und Weise betroffen sein.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2.1: Die planbedingten Auswirkungen auf die Immissionssituation sowohl für die Nutzungen innerhalb des Plangebietes als auch für die bestehenden Nutzungen im angrenzenden Planbereich außerhalb des Geltungsbereiches des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wurden fachgutachterlich ermittelt und entsprechend den geltenden gesetzlichen Bestimmungen in eine Bewertung mit einer vollständigen Umweltprüfung eingestellt. Dies betrifft auch die Auswirkungen aus Lärmbelastungen und Luftschadstoffen. Die Gutachten entsprechen uneingeschränkt den fachgutachterlichen Standards und gesetzlichen Bestimmungen. Auf Basis der gutachterlichen Ergebnisse wurden nach Erfordernis geeignete Minderungs-/Schutzmaßnahmen aufgezeigt und über Festsetzungen im Bebauungsplan sowie über verbindliche Regelungen im Durchführungsvertrag als Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans planungsrechtlich gesichert. Unzulässige Einwirkungen aus Gewerbelärm und Luftschadstoffemissionen auf die angrenzende Wohnnachbarschaft sind nicht gegeben.	**Die Anregungen beziehen sich auf Aspekte außerhalb des Bebauungsplans - eine weitergehende Beschlussfassung erübrigt sich.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Hinsichtlich Verkehrslärm ist festzuhalten, dass die straßenseitige Fassade des Hauses Hansaring 58 innerhalb des Bereiches mit Anspruchsvoraussetzungen auf passive Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings liegt. Falls das Gebäude nicht bereits über einen ausreichenden passiven Schallschutz verfügt, steht dem Eigentümer eine Verbesserung des Schallschutzes gemäß § 42 BImSchG, § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BImSchV in Verbindung mit der 24. BImSchV zu. Mit Umsetzung etwaig erforderlicher Lärmminderungsmaßnahmen würde eine Aufwertung der Wohnqualität gegenüber der Bestandssituation erwirkt und wird den Erfordernissen des Lärmschutzes gemäß den gesetzlichen Ansprüchen auf eine Lärmsanierung in der Abwägung städtebaulicher Belange und der Belange des Immissionsschutzes für den Standort entsprochen. Zusätzliche, ggf. erforderliche Maßnahmen aus Emissionen während der Bautätigkeit sind grundsätzlich nicht Gegenstand der Bauleitplanung, sondern werden bei Erfordernis im Rahmen des konkreten Bauantragsverfahrens beigebracht. Darüberhinausgehende besondere Betroffenheiten für die Bewohner des Gebäudes Hansaring 58 sind nicht ersichtlich. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	
	2.2 Nach den bekannten Plänen werde ich auch nach Erstellung des „Hafencenters“ dauerhaft gestört sein, da es vorgesehen ist, die Anlieferung (...) direkt vor meinem Garten zu realisieren.	Zu 2.2: Gemäß vorliegendem „**Schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.2/03** zur Gewerbelärmuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring/Schillerstraße/Hafenweg/Dortmunder Straße“ der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.39**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		19. August 2013 werden die Richtwerte der TA-Lärm zu Betriebslärm und damit auch Lärm infolge von Anlieferungen im gesamten Plangebiet sowie zu der angrenzenden Wohnnachbarschaft eingehalten bzw. sogar deutlich unterschritten. Gesundheitsgefährdungen oder unzulässige Beeinträchtigungen auf die angrenzenden privaten Außenbereiche sind nicht gegeben. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ und Pkt. 6.3 „Schallimmissionen“.	
	2.3 *Darüber hinaus werde ich natürlich durch das zwangsläufige ansteigende Verkehrsaufkommen direkt beeinträchtigt. Schon heute sind am Hansaring ein extrem hohes Verkehrsaufkommen und auch ein katastrophaler Parkplatzengpass vorhanden. Der Verkehr der sich aktuell ab ca. 18 Uhr ein bisschen beruhigt (...) wird zukünftig anhalten, da dann die Zeit der Einkäufe beginnt. Ich kann wirklich nicht nachvollziehen, dass dieser Tatbestand von der Stadt als akzeptabel angesehen wird.*	Zu 2.3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1, 4.3 und 4.6 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.40**
	2.4 *Zum prinzipiellen Bedarf eines Einkaufszentrums am Hansaring kann ich mich nur kritisch äußern. Aktuell ist man im Hafenviertel bestens versorgt. Gerade am Hansaring ist durch den Rewe, den Penny und kleinere Einzelhandelsgeschäfte eine hervorragende Versorgung gewährleistet. Auch habe ich es noch nicht erlebt, dass diese Geschäfte total überfüllt sind. Es ist jederzeit ein angenehmes Einkaufen möglich. Aber auch große Einkaufsmärkte sind in akzeptabler Nähe, wie bzw. das E-Center an der Friedrich-Ebert-Str. und der Marktkauf.*	Zu 2.4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.41**
	2.5 *Zum Schluss möchte ich betonen, dass ich mir schon be-*	Zu 2.5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4	**Den Anregungen wird**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	wusst bin, dass für eine so große frei liegende Fläche eine Nutzung gesucht wird. Dies begrüße ich auch, allerdings wünsche ich mir, dass diese Fläche sinnbringend genutzt wird und die Wohn-Atmosphäre im Hafenviertel positiv (zumindest nicht negativ) beeinflusst. Wie wäre es stattdessen mit einem kleinen Park mit einem Spielplatz, um die Attraktivität für Familien zu erhöhen? Auch Parkplätze (für Anwohner kostenfrei) sind (...) ein dringendes Bedürfnis und würden die Parkplatzsituation entspannen, dies würde durch eine kostenpflichtige Tiefgarage nicht passieren. Oder Wohnungsbau zu erschwinglichen Mietpreisen, der nicht nur die „Luxus-Zielgruppe" anspricht.	„Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen" und Pkt. 4.6 „Verkehr" sowie „Teil II - Einzelabwägung", Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**nicht gefolgt.** **1.2.42**
	2.6 *Ich kann nicht nachvollziehen, welche Bedürfnisse und Anforderungen des Viertels mit dem Bau eines Einkaufscenters befriedigt und/oder erfüllt werden sollen. Letztendlich erscheinen mir die vorliegenden Pläne in keinster Weise als gewinnbringende Variante für das Stadtbild im Allgemeinen und das Hafenviertel im Speziellen.*	Zu 2.6: Die Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP Nr. 535 bildet einen wesentlichen Baustein innerhalb der städtebaulichen Gesamtentwicklung im Bereich der Münsteraner Stadthäfen, dokumentiert über den politischen Beschluss zum Masterplan „Stadthäfen Münster" und das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster. Mit der fortschreitenden Umstrukturierung des Hafenareals ist auch eine qualitative Weiterentwicklung des Einzelhandels im südöstlichen Innenstadtquartier notwendig. Das Gestaltungskonzept des Planvorhabens wurde über die Bewertung durch den Gestaltungsbeirat der Stadt Münster abwägend geprüft und die städtebaulich architektonische Ausgestaltung des Gebäudes im Kontext der bestehenden Stadtstrukturen als für den Standort richtig und angemessen bestätigt. Über den Vorhaben- und Erschließungsplan (V+E-Plan) als Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist die Umsetzung des städtebaulich architektonischen Konzeptes in der durch den Gestaltungsbeirat bestätigten Form planungsrechtlich sichergestellt. Anderweitige individuelle Auffassungen zur Gestaltqualität und	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.43**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Einpassung des Vorhabens in das Stadtbild bleiben unbenommen, sind jedoch nicht Gegenstand der Abwägung. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.1 - 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	
17	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellung-nahme 2 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregung/Bedenken wird vorgetragen: *Ich rege an, (...)* *- Das Gelände ist Kulturgut, das durch das E-Center einer Verschandlung gleichkommt.* *- Lieber sollten junge Leute gefördert werden, ihre Ideen auf dem Gelände zu verwirklichen.* *- Andere Städte als Beispiel nehmen, in denen der Vielzahl der Studenten mehr Platz für Tatendrang geboten wird.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.1, 2.2 und 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.44**
21	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellung-nahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregung/Bedenken wird vorgetragen: *Ich bin selbst persönlich durch die Planung betroffen da ich als Bürger dieser Stadt nicht länger akzeptieren kann das wirtschaftliche Interessen über die Interessen der Bürger gestellt werden. Außerdem ist die Luftqualitätsminderung inakzeptabel. Münster ist nun bereits weit entfernt vom Titel „Lebenswerteste Stadt“ und das hängt maßgeblich mit einer korrupten und völlig inkompetenten Stadtverwaltung und Marketing zusammen, die dieser Stadt auch noch den letzten Wert nehmen.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2: Projekt- und damit investorenbezogene Planungen und Planungsverfahren sind mit den §§ 11 und 12 BauGB ausdrücklich im BauGB verankert und auch in Münster gängige Praxis. Insbesondere bei städtebaulichen Großprojekten ist in der heutigen Zeit eine Umsetzung von Planungsideen ohne Investoren und Geldgeber nicht denkbar (vgl. auch Entwicklungen und Umstrukturierungen in der Münsteraner Altstadt). Auch bei Vorhabenprojekten nimmt die Stadt - abseits der Beteiligungsverfahren gemäß BauGB - über z. B. die Voraberstellung informeller Planwerke wie den Masterplan „Stadthäfen“ oder über die Durchführung von Planungswettbewerben ihre uneingeschränkte kommunale Planungshoheit aktiv auf. Über Gremien wie den Gestal-	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.45** **1.2.46**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		tungsbeirat wird zusätzlich eine städtebaulich architektonische unabhängige Prüfung der für die Stadt Münster wichtigen Planvorhaben beigebracht. Eine einseitige Interessenbedienung der Investoren mit Umsetzung des Projektes und dem Vorhabenbezug ist nicht gegeben. Die Anwürfe und Behauptungen von Korruption und Inkompetenz sind unbegründet und werden deutlich zurückgewiesen – vielfache Auszeichnungen, Zertifizierungen und Preise für die Stadt im Bereich Stadtentwicklung und Städtebau in den letzten Jahren sprechen hier eine andere Sprache. Der Planungsausschuss als Fachausschuss des Rates hat in Kenntnis der im Hafenforum vorgebrachten kritischen Stimmen zum Planungsprojekt die Offenlegung der konkretisierten Planungen freigegeben. Mit dieser Abwägungsvorlage erfolgt eine erneute transparente und detaillierte Aufbereitung und Wiedergabe aller im Rahmen der Offenlegung eingegangenen Anregungen. Die Berücksichtigung, teilweise Berücksichtigung oder Nicht-Berücksichtigung der Kritikpunkte obliegt der gerechten Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange untereinander und gegeneinander durch den Rat der Stadt Münster. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, Pkte. 7.1 und 7.2 „Luftschadstoffe“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2 der Stellungnahme 5A.	
29	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregung/Bedenken wird vorgetragen:	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2: Das Einzelhandelsprojekt ist im Rahmen des Hafenforums	**Der Anregung wird nicht**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	(...) ich bin gebürtiger Münsteraner und wohne seit 1980 in diesem Viertel (Schiller -> Dortmunder -> Wolbecker-Straße). *Ich war auf zwei Hafenforum-Veranstaltungen am Hafenplatz und frage mich wie die Stadt dies Bürgerbeteiligung nennen kann, wenn die Bürgerschaft über die Frage ob das EKZ überhaupt gebaut wird, keinen Einfluss mehr haben kann.*	auf der hierfür bestehenden Grundlage der Beschlusslagen zum Zentren- und Einzelhandelskonzept der Stadt Münster und zum Masterplan Stadthäfen 2004 begründet worden. Über die Diskussion im Hafenforum hat das Projekt hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung, Nutzungsstruktur und Verkaufsflächengröße wesentliche Änderungen und Anpassungen in Folge der Bürgerbeteiligung und –anregungen erfahren. Planerische Leitlinien und Projekte werden nicht bindend durch Bürgerabstimmung oder durch vielfältige Bürgerinnen- und Bürgermeinung entschieden, sondern unterliegen der Abwägung zahlreicher Belange durch den Rat der Stadt Münster. Der Einfluss der Bürgerschaft ist über das offene und transparente Bauleitplanverfahren in den vorgegebenen Beteiligungsverfahren gemäß BauGB mehrstufig gegeben – Entscheidungsträger ist der Rat der Stadt als repräsentatives Gremium für alle Bürgerinnen und Bürger in Münster. Mit dieser Vorlage wird den Vorgaben gemäß BauGB uneingeschränkt entsprochen und ist eine erneute transparente und detaillierte Aufbereitung und Wiedergabe aller im Rahmen der Offenlegung eingegangenen Anregungen gewährleistet. Die Berücksichtigung, teilweise Berücksichtigung oder Nicht-Berücksichtigung der Kritikpunkte obliegt der gerechten Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange untereinander und gegeneinander durch den Rat der Stadt Münster. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“	**gefolgt.** **1.2.47**
33, 121, 320, 334	1. Die eingereichten Stellungnahmen umfassen die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken.	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12	

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	2. Folgende zusätzliche Anregung/Bedenken wird vorgetragen: *2.1 Als Nutzerin der Freiflächen am Hafen bin ich selbst von den Bebauungsplänen betroffen. Das Einkaufszentrum würde den Hafen als Erholungsgebiet aufgrund der Steigerung von Lärm, Abgasen und Menschenmassen erheblich beeinträchtigen. Während die gegenüberliegende Hafenseite von Cafés und Restaurants gefüllt wird und die freie Nutzungsmöglichkeit der Hafenseite dort beschränkt ist, bleibt nur das gegenüberliegende Hafenufer für den nicht-kommerziellen und freien Gebrauch bestehen. Dieses Nebeneinander macht für mich gerade den Reiz des Hafens aus, der durch den Bau eines Einkaufszentrums verloren ginge. Durch die Kommerzialisierung des Hafengebietes werden zahlungsschwache Menschen aus dem Erholungsgebiet verdrängt. (...) Wichtiger ist vielmehr, dass Erholungsgebiete im Stadtbereich erhalten bleiben, damit BürgerInnen ohne Auto -wie ich- diese nach wie vor erreichen und nutzen können.*	Zu 2.1: Das Hafenareal befindet sich seit Beginn der 1990iger Jahre in einem strukturellen Wandel von einem ehemals industriell, gewerblich genutzten Bereich zu einem gemischten Stadtquartier, erholungsbedeutsame Freiflächen sind lediglich entlang des zwischenzeitlich aufgewerteten Hafenkais sowie nördlich der Schillerstraßenquerung gegeben. Eine Bedeutung des Plangebietes selbst als Erholungsgebiet oder für die Freizeitnutzung liegt nicht vor (s. Umweltbericht, Kapitel 8.4.6). Als ehemals gewerblich genutzte innerstädtische Brachfläche besitzt das Vorhabengrundstück weder eine eigene Aufenthaltsqualität noch sind erholungsrelevante Strukturen gegeben oder werden Wegeverbindungen zu angrenzenden erholungsbedeutsamen Flächen über das Plangebiet geschaffen. Entgegen der Behauptung sind mit Umsetzung des Planvorhabens keine negativen Einwirkungen auf Erholungsstrukturen im Hafen zu erwarten oder sind unzulässige Lärmeinwirkungen oder Beeinträchtigungen der Luftschadstoffsituation aus dem Betrieb des Einkaufszentrums gegeben. Vielmehr werden über die Öffnung des Grundstücks in der Errichtung des gemischten Stadtquartierszentrums erstmalig vielfältige Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer über das Vorhabengrundstück zwischen Hansaring und Hafenareal hergestellt und somit die Erreichbarkeit erholungsbedeutsamer Bereiche erleichtert. Über die Möglichkeit zur Errichtung auch öffentlich geförderter Wohnungen im Zusammenhang mit dem Planvorhaben und den - unabhängig von den Entwicklungszielen des VBP Nr. 535 - Erhalt bestehender alternativer Nutzungsstrukturen im Hafenbereich sind negative Effekte einer Gentrifizierung in der grundsätzlichen Aufwertung des Gebietes vom Gewerbeareal zum gemischten	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.48**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Stadtquartier nicht gegeben. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.1 - 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie Pkt. 5.1 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	
	2.2 Im Zentrum sind zudem ausreichende Einkaufsmöglichkeiten vorhanden, die zu Fuß, mit dem Rad oder per Auto erreicht werden können. Das Argument, ein größeres Einkaufszentrum mit besserer Anbindung für Kunden die mit dem Auto kommen sei erforderlich, erscheint mir widersprüchlich, da grade diese Kunden problemlos etwas weiter hinaus fahren können.	Zu 2.2: Eine Verbesserung der Einkaufsmöglichkeiten für Kunden mit Pkw ist nicht Gegenstand der Überlegungen, vielmehr ist die qualitative Stärkung der Versorgungssituation im Stadtquartier, unabhängig von der Erreichbarkeit des Einkaufszentrums über Pkw oder als Fußgänger/Radfahrer, erklärtes Planungsziel. Grade die Versorgung mit Lebensmitteln ist in besonderem Maße in den Stadtteilen, in erreichbarer Nähe und ausreichender Quantität sowie angebotsbezogener Qualität zu gewährleisten, da grade Lebensmittel unabhängig vom Stadtzentrum in den Stadtteilen eingekauft werden. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.1 und 3.3 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.49**
37	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 2.1 *Ich wohne im Hafenviertel und werde mich sehr durch den Konstruktions- und Betriebslärm gestört fühlen.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2.1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1, 5.3 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ und Pkt. 6.3 „Schallimmissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.50**
	2.2 Besonders das erhöhte Verkehrsaufkommen beunruhigt mich.	Zu 2.2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.3 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.51**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	2.3 *(...) finde ich, dass der Bebauungsplan keine „nachhaltige Entwicklung“ für das Hafenviertel vorsieht.* *Ein Edeka-Center ist vollkommen unnötig und absolut unrealistisch insbesondere durch den großen Parkplatz der entstehen soll. Das E-Center an der Friedrich-Ebert-Straße ist ja bereits ein abschreckendes Beispiel. Der große Wert des Hafens ist seine Ästhetik und seine Bedeutung für die Naherholung. Dies würde durch die Umsetzung des Bebauungsplans 535 als ersten Schritt des Masterplans für den Hafen zerstört werden. Ich ganz persönlich nutze den Hafen häufig zur Naherholung und anderen Freizeitaktivitäten und könnte dieses nach Umsetzung der Hafenpläne nicht mehr so tun wie bisher.* *Die Stadt vertut mit dem Bebauungsplan 535 die Chance ein Beispiel für intelligente, nachhaltige und nicht konsumorientierte Planung zu bringen.*	Zu 2.3: Das Einzelhandelsprojekt dient auf der Grundlage des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der nachhaltigen und qualitativen Sicherung der Nahversorgung. Der Standort ist im gesamtstädtischen Kontext als wichtiger neuer Standort befürwortet worden. Die bauliche Struktur ist im städtebaulichen Kontext integriert. Versorgungs- und Einzelhandelsfokussierung im Innenbereich sind erklärtes planerisches und stadtentwicklungsstrategisches Ziel der Stadt Münster. Das zitierte Einzelhandelsprojekt an der Friedrich-Ebert-Straße, seine strukturelle und funktionale Integration und nachhaltige Funktionsfähigkeit und Akzeptanz zeigen aus Sicht der Stadt gerade das Gegenteil - ein nachhaltiges Beispiel für die Stärkung des Quartiers Alter Schützenhof. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.2 und 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.1 der Stellungnahme 33, 121, 320, 334.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.52**
	2.4 *Meine Wünsche für die von dem Bebauungsplan betroffenen Flächen wären:* *- Parkanlagen (damit Flächenversiegelung aufhört) mit Möglichkeiten zur Gestaltung für die Anwohner, z. B. Urbane Gärten* *- Bezahlbare Wohnanlagen mit Mehrgenerationshäusern, Energiesparhäuser (...) Sozialwohnungen* *- Platz für kulturelle Einheiten wie Jugendzentrum/Bürgercafe* *- Wiederbelebung des Hafenmarktes als Lebensmittelversorgungsalternative zu den umliegenden Supermärkten* *- Erhaltung des alten Postgebäudes für oben genannte Nutzungen oder auch Atelier, Kitas oder kleineren Einzelhandel*	Zu 2.4: Die Anregung dokumentiert vornehmlich eine individuelle Auffassung abseits der durch die Stadt Münster herausgearbeiteten und über politische Beschlüsse formulierten städtebaulichen Zielsetzungen zur Entwicklung des Standortes. Planerische Leitlinien und Projekte werden nicht bindend durch Bürgerabstimmung oder durch vielfältige Bürgerinnen- und Bürgermeinung entschieden, sondern unterliegen der Abwägung zahlreicher Belange. Über den Masterplan und das Hafenforum ist eine qualifizierte Abwägung auch alternativer Nutzungen für den Standort erfolgt, über den politischen Beschluss zum Masterplan und den Aufstellungsbeschluss zum VBP 535 durch den Rat der Stadt als	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.53**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	- Öffnung des Geländes durch Rad- und Fußgängerwege, es soll ein Autofreier Hafen werden *- Ein Skatepark* *- die Begrünung sollte nach ökologischen Kriterien erfolgen und keine Buchsbaummonokulturen oder ähnliches beinhalten.*	repräsentatives Gremium für alle Bürgerinnen und Bürger in Münster wurden die vorliegenden Entwicklungsziele willentlich als alleinige handlungsleitende Grundlage für den Standort dokumentiert und planungsrechtlich festgeschrieben. Der Vortrag alternativer Nutzungen wird als individuelle Meinung zur Kenntnis genommen. Zur Sicherung einer grünräumlichen Gestaltqualität des Planvorhabens wurden im Bebauungsplan für die Gebäude sowie Gebäudevorbereiche differenzierte Festsetzungen zur Anpflanzung von Bäumen/Sträuchern sowie zur Begrünung der Gebäudehauptdächer getroffen. Mit den unter Kapitel 6.6.4 der Begründung zum VBP dargestellten Maßnahmen wird eine grünräumliche Einbettung der Vorhabennutzung in den bestehenden stadträumlichen und baulichen Kontext - auch unter ökologisch stadtgestalterischen Gesichtspunkten - sichergestellt. Mit der fast vollständigen Unterbauung des Vorhabengeländes mit einer großflächigen Tiefgarage sind weitergehende Anpflanzungen außerhalb der Pflanzung in Pflanztrögen nicht gegeben. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	
	2.5 *Die Stadt soll die Möglichkeit den Titel „lebenswert“ für das Hafenviertel zu erhalten nicht verstreichen lassen und die demokratischen Prozesse der Planverfahren nicht umgehen. Auf Forderungen des Hafenforums und die aktuellen Widersprüche muss reagiert werden. Die Stadt Münster muss sich für den Hafen einsetzen und für die Planung interessieren und nicht einfach auf schnelle Einnahmen durch den Verkauf an Großinvestoren hoffen.*	Zu 2.5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“ und Pkt. 2.2 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2 der Stellungnahme 21.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.54** **1.2.55**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
72	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellung-nahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregung/Bedenken wird vorgetragen: *Ich bin persönlich durch die Planungen betroffen, da ich Mieter einer Wohnung in der Dortmunder Straße bin und des Weiteren am Hafenweg arbeite - die Fläche liegt direkt gegenüber meines Arbeitsplatzes. Ich frage mich wirklich wie ein konzentriertes Arbeiten bei geöffnetem Fenster möglich sein soll, wenn während der Öffnungszeiten des geplanten Einkaufszentrums Lieferungen von LKW erfolgen sowie viele Kunden dort ein- und ausgehen. (...)*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2: Anlieferungen sowie Verkehrsbewegungen auf dem Kundenparkplatz des Einkaufszentrums sind Bestandteil des Betriebslärms deren einzuhaltende Richtwerte gem. TA-Lärm 1,50 m vor dem geöffneten Fenster einer schützenswerten Nutzung ermittelt werden. Unzulässige Überschreitungen der gesetzlichen Richtwerte aus Betriebslärm auf die angrenzenden bestehenden Nutzungen sind gemäß vorliegendem Gutachten über das Planvorhaben nicht gegeben. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ sowie Pkte. 6.1 und 6.3 „Schallimmissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.56**
73, 97, 145	1. Die eingereichten Stellungnahmen umfassen die Musterstellungnahme 2 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregung/Bedenken wird vorgetragen: *Ich rege an, (...) den zur Zeit noch bestehenden Industrie-Charme des Hafengeländes nicht durch den Ausbau teurer Wohnungen zu zerstören.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2: Der Bau teurer Wohnungen ist nicht Gegenstand der formulierten Entwicklungsziele für den Standort und des vorliegenden Bauleitplanverfahrens. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 und 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.57**
75	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 2 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregung/Bedenken wird vorgetragen: *Ich rege an, (...)*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2: Zur nachhaltigen Sicherung der Versorgungsstruktur im Stadtquartier ist als städtische Zielsetzung die Errichtung von	**Den Anregungen wird nicht gefolgt bzw. bezie-**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	- kleine individuelle Läden, Dienstleister (z.B. Friseure o.ä.), Praxen, Büros und Wohnräume ansprechend miteinander zu verbinden (...), *-z.B. öffentliche Einrichtungen wie Bibliotheken, Schwimmbad/Turnhalle/Sportplatz/Kajakverleih (...) bzw. Trimm-Dich-Parcours, Kita mit einzuplanen oder eine Stadtteiltreff einzurichten mit Café und Mehrzweckraum und Kursangeboten (...),* *- großzügige Fahrradabstellmöglichkeiten mit einzuplanen,* *- den Spaziergang an der Hafenkante vom Hafen bis zum Kanal baldigst möglich wieder durchgängig zu machen, ggf. wasserseits durch eine Art Pontonbrücke ähnlich der beweglichen Bühne am Aasee / Aaseeterrassen.* *Danach sollte der überarbeitete Bebauungsplan erneut öffentlich ausgelegt werden.*	großflächigen Einzelhandelseinrichtungen für den Standort vorgesehen, im Sinne eines gemischten Stadtbereichszentrums werden ergänzende Dienstleistungen/Praxen/Büros, Gastronomie und Wohnnutzungen realisiert. Ein kleinteiliger Ladenbesatz oder anderweitige alternative Nutzungen entsprechen nicht den infrastrukturellen Bedarfen und nutzungsspezifischen Zielsetzungen für den Standort und sind somit nicht Gegenstand der Planung. Der Nachweis von Fahrradabstellplätzen erfolgt in den Vorgaben der Stadt Münster entsprechend den nutzungsspezifischen Bedarfen und wird Bestandteil des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren zur Errichtung des Planvorhabens. Derzeit sind insgesamt rd. 375 Fahrradabstellplätze vorgesehen, davon ca. 300 ebenerdig und 75 in der geplanten Tiefgarage. Der Geltungsbereich des VBP Nr. 535 umfasst das Vorhabengrundstück mit einem Anpassungsbereich als Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB im baulichen Anschluss des Planvorhabens an die südwestliche Stadtstruktur. Eine Sicherung öffentlicher Wegebeziehungen oder Brückenbauwerke zum Stadthafen außerhalb des Geltungsbereichs ist nicht Bestandteil der vorliegenden Bauleitplanung und somit nicht Gegenstand der Abwägung. Innerhalb des Plangebietes ist mit Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP Nr. 535 erstmalig eine gesicherte Wegeverbindung vom Hansaring über das Vorhabengrundstück zum Hafenweg sichergestellt und wird somit die Durchquerung und Verknüpfung der Hafenbereiche gestärkt. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“	**hen sich die Anregungen auf Aspekte außerhalb des Bebauungsplans, für die sich eine Beschlussfassung erübrigt.** **1.2.58**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	
80A	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellung-nahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregung/Bedenken wird vorgetragen: *Um als Studentenstadt attraktiv zu bleiben, braucht Münster mehr Räume für kulturelle Vielfalt, die mit den derzeitigen Bebauungsplänen des Hafengebietes noch mehr verdrängt werden. Wo ist dann Platz für selbststrukturierte Kunstausstellungen, Konzerte, Skaten, Jam-Sessions …?* *Wollen Sie ihre Kinder lieber in einen weiteren Konsumtempel unproduktiv rumhängen und Geld verschleudern sehen? Oder lieber Räume mit Gestaltungsmöglichkeiten für junge Menschen schaffen?*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2: Die Anregung ist primär ein Statement abseits der durch die Stadt Münster herausgearbeiteten und über politische Beschlüsse formulierten städtebaulichen Zielsetzungen zur Entwicklung des Standortes. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.59**
85A	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellung-nahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregung/Bedenken wird vorgetragen: *Ich wohne im Hansaviertel, direkt gegenüber des zukünftigen E-Centers. (...) Besonders Studierende sind nicht auf der Suche nach Einkaufsmöglichkeiten, davon gibt es wirklich genug. Sie sind auf der Suche nach Wohnraum! Wohnungen die bezahlbar und trotzdem in guter Lage sind! Der Hafen soll ein Ort der Begegnung, Kultur und Freizeit bleiben und nicht zum Konsumtempel werden. Ziel einer Stadt sollten glückliche Menschen sein, Menschen sind glücklich, wenn sie bekommen was sie zum Leben benötigen! Münster braucht Wohnungen und schöne Orte zum „Atem holen“, keinen Supermarkt.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“ Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.60**
125	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellung-nahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken.	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12	

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 2.1 *Ich bin Mieter einer Wohnung am Hansaring 58. Somit wohne ich quasi im geplanten Hafencenter und habe bereits jetzt bei dem Gedanken daran den Geruch von Fisch in meiner Nase. Mein Balkon befindet sich auf der Ostseite, sodass ich mir schon jetzt in meinen Träumen ausmale, wie ich die an- und abfahrenden PKWs zähle und sinnlose statistische Erhebungen anfertige. Dies mag für manche Menschen ein netter Zeitvertreib sein, für mich hingegen stellt dies eine erhebliche Einschränkung meiner Lebensqualität und der Erholungsmöglichkeit dar, zumal ich mir schon jetzt die Frage stelle, wie viele Etagen dieses Haus haben müsste, damit noch ein paar Sonnenstrahlen auf den Balkon fallen würden.*	Zu 2.1: Geruchsemissionen sind für das vorliegende Planverfahren nicht relevant, da die festgesetzten zulässigen Nutzungen keine geruchsemittierenden Betriebe im Sinne des Abstandserlasses sind. Relevante Belästigungen aus Geruchemissionen sind nicht zu erwarten. Die Auswirkungen aus Betriebslärm und damit auch durch Verkehrsbewegungen auf dem Grundstück wurden abschließend gutachterlich untersucht, unzulässige Beeinträchtigungen auf die angrenzende Wohnnachbarschaft sind demnach nicht gegeben. Innerhalb der Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung sind für das Planvorhaben die Vorgaben zu Abstandsflächen gem. § 6 BauO NRW berücksichtigt. Unzulässige Beeinträchtigungen aus Verschattungen auf das Grundstück und auf das Gebäude Hansaring 58 sind somit nicht gegeben. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkte. 5.1 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ und Pkt. 6.4 „Schallimmissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.61**
	2.2 *Erschwerend kommen für mich meine persönlichen, gesundheitlichen Einschränkungen hinzu, aufgrund meines ausgeprägten Asthma-Leidens sind die zu erwartenden, stark erhöhten Konzentrationen an Luftschadstoffen nicht förderlich.*	Zu 2.2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 5.1 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ und Pkte. 7.1 und 7.2 „Luftschadstoffe“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2 der Stellungnahme 5A.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.62**
	2.3 *Generell habe ich nichts gegen Fortschritt, in Anbetracht der Tatsache, dass hier bereits zwei Supermärkte in unmittelbarer Nähe um Kundschaft werben, halte ich das geplante Hafencenter allerdings für mehr als überflüssig. Hier wird aus reiner Profitgier*	Zu 2.3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“ Pkte. 3.1 und 3.2 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.63**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	und ohne konkrete Bedarfsgrundlage etwas geschaffen, was niemand wirklich braucht.		
150	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellung-nahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorge-tragen: *- Anwohner eines angrenzenden Wohngebietes.* *- Wo bleibt kritisch-kultureller Teil Münsters.* *- Wo bleibt Platz für Kleingewerbe, Kunst, …? Noch gewinnt Münster dadurch an Attraktivität.* *- Hafen als Naherholungsgebiet für die ganze Familie… Bald nur noch Flaniermeile der Besserverdienenden.* *- Wo bleibt Einbeziehung der Kinder in einem Einkaufscenter.* *- Münsters Gesicht scheint sich zu wandeln, hin zur elitären Oberschicht. Münster, lebenswerteste Stadt. Das war einmal… (...)*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Ab-wägungsinhalten 1 - 12 Zu 2: Die Anregung ist primär ein Statement abseits der durch die Stadt Münster herausgearbeiteten und über politische Be-schlüsse formulierten städtebaulichen Zielsetzungen zur Entwick-lung des Standortes. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37 und Pkt. 2.1 der Stellungnahme 33, 121, 320, 334.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.64**
151A	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellung-nahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregung/Bedenken wird vorgetragen: *Ich finde ein Hafen ist für eine Stadt sehr repräsentativ. Stellen sie sich vor sie kämen in Hamburg an den Hafen und dort stän-de, statt den alten, schönen Markthallen ein E-Center …*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Ab-wägungsinhalten 1 - 12 Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „All-gemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.65**
158, 197, 332	1. Die eingereichten Stellungnahmen umfassen die Musterstel-lungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Be-denken. 2. Folgende zusätzliche Anregung/Bedenken wird vorgetragen: 2.1 *Als direkter Anwohner des Baugrundstücks (Dortmunder Straße 36, 48155 Münster) bin ich von den Plänen auch direkt*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Ab-wägungsinhalten 1 - 12 Zu 2.1 Das Vorhabengrundstück stellt sich derzeit als ein aufge-lassenes Grundstück dar. Als aufstehende bauliche Anlage ist	**Der Anregung wird nicht gefolgt.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	betroffen. Die enormen Baumassen würden zu einer starken Belastung für die Anwohner führen. Doch viel wichtiger ist, dass das Hafenviertel als solches seine Attraktivität durch ein „Hafen-center“ verliert. Besonders Studenten zieht das Hafenviertel durch seinen alternativen Stil an. Die Industriebauten tragen dazu bei. Ein Einkaufszentrum würde diesen Stil zerstören und sich somit negativ auf die Wohnungslage und die Gastronomie in diesem Viertel auswirken. Ein solches Ergebnis kann nicht von der Stadt Münster beabsichtigt sein. Der Nutzen eines „Hafen-centers“ erschließt sich mir nicht, da ausreichend Möglichkeiten für Einkäufe, etc. gegeben sind.	lediglich das ehemalige, zwischenzeitlich leergezogene Postzu-stellgebäude der Post AG auf dem Gelände vorhanden. Das Gebäude steht nicht unter Denkmalschutz, eine Aufnahme in die Denkmalliste NRW ist ebenfalls nicht vorgesehen. Mit Umset-zung der Entwicklungsziele des VBP Nr. 535 ist ein Abriss oder Eingriff in vorhandene Industriebauten des Hafenareals nicht verbunden. Das städtebaulich architektonische Konzept des Planvorhabens ist in seiner Maßstäblichkeit und Ausgestaltung in die bestehenden Stadtstrukturen integriert, stadtgestalterische Brüche mit Auswirkungen auf die angrenzende Nutzungsstruktur sind nicht zu erkennen. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.1 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.1 der Stellungnahme 125.	**1.2.7** **1.2.66** **1.2.67**
	2.2 *(...) mit Hinblick auf die Umwelt sind diese Maßnahmen nicht zu verantworten. Sowohl die Baumaßnahmen, als auch der Ver-lust der Möglichkeiten einer Grünanlage aber auch die Nachfol-gen in Form von höheren Energieverbräuchen und Umweltkosten durch Anlieferungen etc. sind nicht hinzunehmen.*	Zu 2.2: Das städtebaulich architektonische Konzept des Planvor-habens ist in seiner Maßstäblichkeit und Ausgestaltung in die bestehenden Stadtstrukturen integriert, die Errichtung einer Grünanlage ist nicht Gegenstand der durch die Stadt Münster herausgearbeiteten und über politische Beschlüsse formulierten städtebaulichen Zielsetzungen zur Entwicklung des Standortes. Das Planvorhaben wird entsprechend der geltenden gesetzlichen Bestimmungen zum baulichen Wärmeschutz und zur Anwendung erneuerbarer Energien gemäß den Vorgaben der BauO NRW erstellt. Darüber hinaus werden, gemäß des Ratsbeschlusses der Stadt Münster, im Rahmen des Durchführungsvertrags zum VBP Nr. 535 weitergehende Regelungen zur Energieeinsparung von Gebäuden vereinbart und ergänzend zu den Festsetzungen im Bebauungsplan auf privatrechtlicher Basis gesichert. Der Vortrag	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.68**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		höherer Energieverbräuche ist über einen fehlenden Bezugskontext nicht nachvollziehbar und ist in Anwendung der geltenden Bestimmungen auch nicht gegeben. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 11.1 „Umweltbericht“, Pkte. 2.1 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 10 der Stellungnahme 147.	
160, 385	1. Die eingereichten Stellungnahmen umfassen die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 2.1 *Ich bin selbst persönlich durch die Planung betroffen da unser Balkon (Hansaring 45) direkt auf die heutige Zufahrt zum Postgebäude ausgerichtet ist. Zukünftig wäre unser Balkon keine 200 m Luftlinie von der geplanten Zufahrt zur Tiefgarage und der dort entstehenden Ampelkreuzung entfernt. Durch das erhöhte Lärmaufkommen an der geplanten Ampelanlage und die zu erwartenden erhöhten Schadstoffbelastungen, würden für uns die Nutzungsmöglichkeiten unseres Balkons erheblich eingeschränkt werden. Selbst wenn in den umliegenden Häusern Maßnahmen zum Schutz vor Lärm- und Schadstoffbelastung umgesetzt werden würden, gäbe es wohl kaum Möglichkeiten unseren Balkon vor Verkehrslärm und Feinstaubverschmutzung zu schützen. Unser Balkon ist, als Erweiterung unseres Wohnraums, ein von uns bei schönem Wetter sehr häufig genutzter Aufenthaltsort und das „Highlight“ unserer Wohnung. Da an unsere Wohnung kein Garten angeschlossen ist, würde uns, bei der Umsetzung des*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2.1: In der Lage zur Hauptverkehrsachse „Hansaring“ ist das Gebäude Hansaring 45 einer hohen Verkehrslärmvorbelastung ausgesetzt. Gemäß **Schalltechnischem Bericht Nr. LL5683.2/02** und der **Ergänzung vom 31.03.2015** sind für das Gebäude die Anspruchsvoraussetzungen auf passive Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings gegeben. Falls das Gebäude nicht bereits über einen ausreichenden passiven Schallschutz verfügt, steht dem Eigentümer eine Verbesserung des Schallschutzes gemäß § 42 BImSchG, § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BImSchV in Verbindung mit der 24. BImSchV zu. Mit Umsetzung etwaig erforderlicher Lärmminderungsmaßnahmen würde eine Aufwertung der Wohnqualität gegenüber der Bestandssituation erwirkt. Für den Balkon ist ein Lärmkonflikt über die bestehende Ver-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.69**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Bauvorhabens in der geplanten Form, die Möglichkeit sich bei schönem Wetter nach draußen setzen zu können genommen werden. Dies würde unsere Lebensqualität in dieser Wohnung deutlich einschränken.	kehrslärmimmission bereits derzeit vorhanden und unter Erhalt der bestehenden Funktion als Außenwohnbereich auch zukünftig weder über passive noch aktive Schallschutzmaßnahmen lösbar. Mit Umsetzung des Planvorhabens ist zwar eine Zunahme der Lärmimmission am Immissionsort gegeben, eine grundlegende qualitative Veränderung der Lärmsituation i. S. der Benutzbarkeit des Balkons ist damit jedoch nicht verbunden. Hier wäre über die aus der Anspruchsvoraussetzung mit etwaigem Austausch der Balkontür/-fenster zu erwartende deutliche Verbesserung des Bauschalldämmmaßes eine konkrete Aufwertung zumindest des hinter dem Balkon liegenden Wohnbereiches im Ausgleich gegeben. Hinsichtlich der Belastung durch Luftschadstoffe liegt das Gebäude am Untersuchungsquerschnitt Q15. Hier liegt die NO_2-Belastung im Jahresmittelwert im Nullfall bei 30,9 µg/m³ und im Planfall bei 32,0 µg/m³. Die Feinstaubbelastung für PM_{10} liegt im Jahresmittelwert im Nullfall bei 26,0 µg/m³ und im Planfall bei 26,3 µg/m³, für PM2,5 liegen die Werte im Nullfall bei 17,8 µg/m³ und im Planfall bei 17,9 µg/m³. Dies beinhaltet eine relative Steigerung für NO_2 von 3,4 %, für PM_{10} von 1,2 % und für $PM_{2,5}$ von 0,6 % bei deutlicher Unterschreitung der Grenzwerte. Mit sicherer Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV und den prognostizierten planbedingten Zunahmen der Schadstoffbelastung ist eine relevante Einwirkung des Planvorhabens auf die Luftschadstoffsituation im Einwirkungsbereich des Gebäudes nicht zu erwarten. Über etwaige Lärmminderungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den Hansaring können die Lärmzuwächse in der Abwägung städtebaulicher Belange einer geordneten Innenentwicklung und den Belangen zum Gesundheitsschutz ausnahmsweise hingenommen werden.	

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, Pkte. 6.1 - 6.4 „Schallimmissionen“ und Pkt. 7.1 „Luftschadstoffe“.	
	2.2 *Als Mieter des Hansarings wünsche ich mir außerdem die sinnvolle Weiterentwicklung unseres Stadtteils zu einem lebenswerten Viertel. Ich möchte daher für die Errichtung von bezahlbarem Wohnraum und öffentlich nutzbarer Flächen, zum Beispiel in Form eines Parks oder sonstiger Grünanlagen, auf der Bebauungsfläche plädieren. Durch zwei Supermärkte und die umliegenden Geschäfte, Gastronomie und Arztpraxen sind wir infrastrukturell bereits bestens versorgt. (...)*	Zu 2.2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37 und Pkt. 10 der Stellungnahme 147.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.70**
171, 341, 479	1. Die eingereichten Stellungnahmen umfassen die Musterstellungnahme 2 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken.	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12	
	2. Folgende zusätzliche Anregung/Bedenken wird vorgetragen: *Auch auf dem Hafenforum zeigte sich, dass Herr Stroetmann und Herr Schultheiß die einzigen Befürworter des Projektes sind. Ich frage mich, wie ein gebildeter und gut ausgebildeter Mann wie Herr Schultheiß ein solches Projekt unterstützen kann. Er trägt Verantwortung für die Stadt Münster und seine Bürger, welche er sträflich vernachlässigt.* *Das einzige Argument, dass Herr Schultheiss überzeugt haben könnte ist das viele Geld, dass Herr Stroetmann bereit ist für das Gelände zu zahlen. Ein anderes Argument sehe ich nicht.*	Zu 2: Planerische Leitlinien und bedeutende Projekte werden nicht, insbesondere nicht im durch das BauGB verfahrenstechnisch klar vorgegebenen Themenfeld der Bauleitplanung, durch (einzelne) Mitglieder der Verwaltung entschieden oder vorbestimmt – die (Planungs-)Verwaltung wirkt hier entscheidungsvorbereitend für die politischen Gremien. Unabhängig von bürgerschaftlichen und politischen Sichtweisen und Betrachtungen hat die Planungsverwaltung und Stadtplanung gleichwohl klare fachlich-inhaltliche Haltungen – die Gesamteinschätzung mit Blick auf das Projekt Hafencenter aus dieser fachlichen Sicht ist positiv und in der Tat unterstützend. Das Projekt wurde in seiner Entstehung strukturell, funktional und städtebaulich maßgeblich auch durch die aktive Rolle der Verwal-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.71**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		tung stetig optimiert. Der Einfluss der Bürgerschaft ist über das offene und transparente Bauleitplanverfahren gegeben – Entscheidungsträger ist der Rat der Stadt als repräsentatives Gremium für alle Bürgerinnen und Bürger in Münster. Ergänzend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“.	
176A	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 2.1 *Ich bin durch die Planung betroffen, da ich auf der Emdener Str. an der Ecke zum Hansaring wohne. Den Bau des E-Centers lehne ich entschieden aus den oben genannten Gründen* (Anmerkung: vorgetragene Anregungen und Bedenken der Musterstellungnahme 1) *ab. Besonders die erhöhte Schadstoff- und Lärmbelastung (welche zurzeit bereits hoch ist - ich kann weder mit offenen Fenster schlafen noch konzentriert arbeiten aufgrund des bereits jetzt bestehenden Lärms) sehe ich als unzumutbar an.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12. Zu 2.1: In der Lage zur Hauptverkehrsachse „Hansaring“ sind die Gebäude Ecke Emdener Straße/Hansaring bereits im Bestand einer hohen Verkehrslärmvorbelastung ausgesetzt. Mit Umsetzung des Planvorhabens werden die Gebäude neben den Einwirkungen aus planbedingten Mehrverkehren über ihre Lage im Einwirkungsbereich zur geplanten Lichtsignalanlage im Anbindungspunkt des Hafencenters an den Hansaring und den damit verbundenen Pegelerhöhungen durch den Betrieb der Ampelanlage im Tageszeitraum zusätzlich belastet. Nachts ist die Ampel über den Hansaring lediglich als Fußgängerbedarfsampel geschaltet, für die keine ampelbedingten Lärmzuschläge anzusetzen sind. Im Eckbereich Hansaring/Emdener Straße zur geplanten Lichtsignalanlage werden für die am stärksten belasteten Fassaden zum Hansaring Beurteilungspegel von max. 74/62 dB(A) tags/nachts und für die Fassadenseiten zur Emdener Straße Beurteilungspegel von max. 68/56 tags/nachts erreicht (jeweils Gebäude ‚Hansaring 45‘). Gemäß **Schalltechnischem Bericht Nr. LL5683.2/02** und der **Ergänzung vom 31.03.2015**	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.72**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		sind für die lärmzugewandten Fassadenseiten der Gebäude Hansaring Nr. 43, 45, 46, 48, 51, 53, 53a, 55, 57, 58 und 60 sowie der Gebäude Emdener Straße Nr. 31, 34 und 36 - zum Teil für die gesamte Fassade, teilweise begrenzt auf einzelne Geschosse - die Anspruchsvoraussetzungen auf passive Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings gegeben. Falls die Gebäude nicht bereits über einen ausreichenden passiven Schallschutz verfügen, steht den Eigentümern eine Verbesserung des Schallschutzes gemäß § 42 BImSchG, § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BImSchV in Verbindung mit der 24. BImSchV zu. Mit Umsetzung etwaig erforderlicher Lärmminderungsmaßnahmen würde eine Aufwertung der Wohnqualität gegenüber der Bestandssituation erwirkt und wird den Erfordernissen des Lärmschutzes gemäß den gesetzlichen Ansprüchen auf eine Lärmsanierung in der Abwägung städtebaulicher Belange und der Belange des Immissionsschutzes für den Standort entsprochen. Hinsichtlich der Belastung durch Luftschadstoffe liegt das Gebäude zwischen den Untersuchungsabschnitten Querschnitt Q15 und Q16. Hier liegen die NO_2-Belastungen im Jahresmittelwert im Nullfall bei 30,9 µg/m³ (Q15) bzw. 29,5 µg/m³ (Q16) und im Planfall bei 32,0 µg/m³ (Q15) bzw. 29,8 µg/m³ (Q16). Die Feinstaubbelastungen für PM_{10} liegen im Jahresmittelwert im Nullfall bei 26,0 µg/m³ (Q15) bzw. 25,1 µg/m³ (Q16) und im Planfall bei 26,3 µg/m³ (Q15) bzw. 25,3 µg/m³ (Q16), für $PM_{2,5}$ liegen die Werte im Nullfall bei 17,8 µg/m³ (Q15) bzw. 17,5 µg/m³ (Q16) und im Planfall bei 17,9 µg/m³ (Q15) bzw. 17,6 µg/m³ (Q16). Dies beinhaltet für den ungünstigsten Fall im Querschnitt 15 eine relative Steigerung für NO_2 von 3,4 %, für PM_{10} von 1,2 % und für $PM_{2,5}$ von 0,6 % bei deutlicher Unterschreitung der Grenzwerte.	

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Mit sicherer Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV und den prognostizierten planbedingten Zunahmen der Schadstoffbelastung ist eine relevante Einwirkung des Planvorhabens auf die Luftschadstoffsituation im Einwirkungsbereich des Gebäudes nicht zu erwarten. Über etwaige Lärmminderungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den Hansaring können die Lärmzuwächse in der Abwägung städtebaulicher Belange einer geordneten Innenentwicklung und den Belangen zum Gesundheitsschutz ausnahmsweise hingenommen werden. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“ Pkte. 5.1 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, Pkt. 6.1 „Schallimmissionen“ und Pkt. 7.1 „Luftschadstoffe“.	
	2.2 *(...) Das Hansaviertel ist ein lebendiges und besonderes Viertel, das durch alternative (Konsum-) Angebote wie z.B. 5 Second-Hand Läden geprägt wird. Dieses Flair würde durch das E-Center bedroht und evtl. zerstört!*	Zu 2.2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 und 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.67**
	2.3 Außerdem braucht Münster bezahlbare Wohnungen, die zentral gelegen sind. Die diskutierte Baufläche könnte ideal dafür genutzt werden. Sorgen Sie dafür, dass Münster und das Hafen-Viertel lebenswert bleiben. Bauen Sie kein E-Center.	Zu 2.3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“ Pkt. 2.2 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.73**
203	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorgetragen:	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12	
	2.1 *Schon jetzt ist das Verkehrsaufkommen an der Schillerstraße so extrem, dass bei geöffnetem Fenster die Räume nicht zu nut-*	Zu 2.1: Gemäß der Analyse 2014 der „**Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafencenter“ in Münster**“, nts	**Der Anregung wird nicht gefolgt.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	zen sind. Durch das Bauprojekt Hafencenter wird das Verkehrs-aufkommen noch höher, was nicht mehr zumutbar ist.	Ingenieurgesellschaft mbH, Stand 26.03.2015 liegt die derzeitige Verkehrsbelastung auf der Schillerstraße bei 7.100 Kfz/24h und entspricht damit den Regelwerten in der Bedeutung der Straße im übergeordneten Straßennetz der Stadt Münster. Mit Inbetrieb-nahme des Hafencenters im Jahr 2018 (Planfall 2 ohne den 3. BA der B51/B481n und ohne Ausbau der Theodor-Scheiwe-Straße als Worst-Case-Szenario) wird die Verkehrsbelastung um 7 % auf dann 7.600 DTV zunehmen, im Jahr 2025 (Planfall 1) wird sich die Belastung der Schillerstraße durch die Entlastungs-wirkungen der dann fertiggestellten B51/B481n - bei Theodor-Scheiwe-Straße im bestehenden Ausbau - wieder annähernd dem Bestandsniveau auf 7.200 DTV reduzieren. Die zwischen-zeitliche Erhöhung ab dem Jahr 2018 liegt mit 7 % deutlich un-terhalb üblicher Belastungsschwankungen von bis zu 20 %. Mit der Einrichtung eines zusätzlichen Linksabbiegers am Kreu-zungspunkt Hansaring/Schillerstraße in Richtung Schillerstraße wird der Kreuzungspunkt in seiner Leistungsfähigkeit und Ver-kehrssicherheit zusätzlich erhöht. Der Ausfahrtsbereich der Lie-ferverkehre des Hafencenters auf die Schillerstraße kann in der Qualitätsstufe B nach HBS 2001 mit weniger als 30 Sekunden Wartezeit während der Spitzenstunden ebenfalls leistungsfähig abgewickelt werden. Das bestehende Straßenprofil der Schiller-straße ist für die Aufnahme der Verkehre ausreichend dimensio-niert. Insgesamt ist eine leistungsfähige und sichere Ableitung der Verkehre über die Schillerstraße in allen Prognosefällen si-chergestellt, relevante Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung und den Verkehrsfluss auf der Schillerstraße sind mit dem Plan-vorhaben nicht verbunden. Unabhängig vom Vorhaben ‚Hafencenter' werden sich mit Voll-ausbau der Theodor-Scheiwe-Straße zusätzliche Verkehrsbelas-	**1.2.74**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		tungen für die Schillerstraße ergeben. Diese sind planbedingt im konkreten Zusammenhang mit den Entwicklungszielen des Bebauungsplans Nr. 541 zu untersuchen und in eine Bewertung einzustellen. Bezogen auf die Schallsituation zum Verkehrslärm (s. Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.4/01 der ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 23.04.2015) sind durch den vorhabenbedingten Mehrverkehr auf der Schillerstraße Erhöhungen der Beurteilungspegel um bis zu 0,2 dB zu erwarten. Dies allerdings auf einer Straße, die im Bereich der bestehenden Lichtsignalanlage an der Kreuzung zum Hansaring (Schillerstraße Nr. 90, 94) im Planfall 2018 als Worst-Case-Szenario Lärmbelastungen auf den Fassadenseiten zur Schillerstraße von aufgerundet bis zu 71/63 dB(A) tags/nachts und an den Fassadenseiten zum Hansaring Pegel von aufgerundet bis zu 73/65 dB(A) tags/nachts aufweisen wird. Abseits des Kreuzungsbereiches (Schillerstraße Nr. 104) werden Werte von aufgerundet bis zu 68 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erwartet. Damit liegt der Verkehrslärm im Grenzbereich zur Gesundheitsgefahr. Nur wegen der Geringfügigkeit der planbedingten Erhöhung kann hier die weitere Steigerung noch hingenommen werden. Dabei ist zu betonen, dass die prognostizierte Erhöhung des Verkehrslärms in der Schillerstraße um bis zu 0,2 dB(A) für den gesamten Mehrverkehr aus dem beabsichtigten verkehrserzeugenden Projekten des Masterplans Stadthäfen berechnet ist, zu dem das Vorhaben des Bebauungsplans 535 im Planfall 2018 mit knapp 45 % und im Planfall 2025 mit knapp 30 % beiträgt. In Abwägung verkehrlicher Belange und Belange des Immissionsschutzes mit den Erfordernissen nach einer geordneten In-	

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		nenentwicklung innerhalb formulierter städtischer Entwicklungsziele können Verkehrszuwächse auf der Schillerstraße sowie die Erhöhung der Lärmbelastung auf die angrenzende Wohnnachbarschaft zugunsten einer geordneten städtebaulichen Entwicklung des derzeit brachliegenden Plangrundstücks hingenommen werden. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.1 und 4.3 „Verkehr“, Pkte. 5.1 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ und Pkt. 6.1 „ Schallimmissionen“.	
	2.2 *Ferner werden die Anwohner der Schillerstraße in Zukunft noch mehr unerträglich belastet durch das Bauvorhaben auf dem ehemaligen Osmogelände.*	Zu 2.2: Das Projekt „Neuhafen“ auf dem ehemaligen OSMO-Gelände ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bauleitplanverfahrens und somit auch nicht Gegenstand der vorliegenden Abwägung. Im Sinne einer ganzheitlichen Bewertung und sachgerechten Abwägung sind jedoch in der Verkehrsuntersuchung zum VBP Nr. 535 alle Strukturmaßnahmen des Masterplans Stadthäfen Münster - und somit auch das Projekt „Neuhafen“ - in den jeweiligen Planfällen 2018 und 2025 mit berücksichtigt worden und zum Bestandteil auch der nachfolgenden gutachterlichen Bewertung der Lärm- und Luftschadstoffsituation in der angrenzenden Wohnnachbarschaft gemacht. Zur Bewertung der Verschlechterung der Verkehrslärmsituation in der Schillerstraße siehe oben zu Pkt. 2.1. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.3 „Verkehr“, Pkt. 5.1 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ und Pkt. 6.1 „Schallimmissionen“.	**Die Anregung bezieht sich auf Aspekte außerhalb des Bebauungsplans - eine Beschlussfassung erübrigt sich.**
	2.3 *Die Gesundheit der Bürger einer Stadt muss immer im Vordergrund stehen.*	Zu 2.3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, Pkte. 6.1 und 6.4 „Schall	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen -**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		immissionen“ und Pkt. 11.1 „Umweltbericht“.	**eine Beschlussfassung erübrigt sich.**
204	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellung-nahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorge-tragen: 2.1 *Ich bin selbst persönlich durch die Planung betroffen - durch erhöhtes Verkehrsaufkommen und steigende Abgasbe-lastung.* 2.2 - *unterschwellige, sukzessive Zerstörung alternativer Lebens-strukturen auf der B-Seite des Hafens.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Ab-wägungsinhalten 1 - 12 Zu 2.1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 - 4.3 und 4.6 „Verkehr“, Pkte. 5.1, 5.3 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ sowie Pkt. 7.1 und 7.2 „Luftschadstoffe“. Zu 2.2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 und 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.75** **Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.76**
205	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellung-nahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorge-tragen: 2.1 *Ich fühle mich selbst durch die Planung betroffen, als dass ich im Gebiet um die Warendorfer Straße lebe, welches durch die angedachte Veränderungen der B51 wie auch des E-Centers am Hafen in Mitleidenschaft gezogen werden könnte. Die Lebens-qualität des Viertels, die bisher ohne Zweifel besteht, würde er-heblich gemindert, indem der Straßenverkehr und die dadurch bedingte „Unruhe“ in diesem Teil Münsters zunähmen - ohne eigentliche Notwendigkeit.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Ab-wägungsinhalten 1 - 12 Zu 2.1: Die Notwendigkeit und die städtebaulichen Wirkungen der geplanten Einzelhandelseinrichtungen sind abschließend gutachterlich untersucht, die Verträglichkeit des Planvorhabens auf das Stadtbereichszentrum Warendorfer Straße ist über die städtebauliche Wirkungsanalyse sowie in der Begründung zum VBP 535 ausführlich dokumentiert. Die Bestätigung der Verein-barkeit des Planvorhabens mit den Zielsetzungen der Raumord-nung/Landesplanung gemäß § 34 LPIG sowie eine positive Stel-lungnahme aus den Beteiligungsverfahren vom Einzelhandels-verband Westfalen-Münsterland EHV WM, der Industrie- und Handelskammer IHK-Nord Westfalen sowie der Handwerkskam-mer Münster zum Planvorhaben liegt vor.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.77**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Gemäß „**Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafencenter“ in Münster**“, nts Ingenieurgesellschaft mbH, Stand 26.03.2015 hat bereits eine deutliche Durchmischung des vorhabenbezogenen Verkehrs mit dem übrigen prognostizierten Verkehr im Netz der Stadt Münster bis zum Knotenpunkt Hansaring/Wolbecker Straße stattgefunden. Planbedingte verkehrliche Auswirkungen auf den räumlich deutlich nachgeschalteten Bereich der Warendorfer Straße können somit ausgeschlossen werden, eine Betroffenheit im Sinne der Stellungnahme ist nicht anzunehmen. Bei der Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen des Planvorhabens sind im Sinne eines Worst-Case-Szenarios mit dem Planfall 2018 Entlastungswirkungen aus dem Ausbau der B51 und der B481n unberücksichtigt. Eine Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen des 3. Bauabschnitts der B51 und der B481n auf den Bereich Warendorfer Straße ist nicht Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanung und somit nicht Gegenstand der Abwägung. Weitergehend siehe „ Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.2 “Einzelhandel“ und Pkte. 4.1 und 4.4 „Verkehr“.	
	2.2 *Das Viertel zwischen der Kanalschleuse und Hafen nebst den angrenzenden Wohnbereichen zu beiden Seiten zeichnet sich durch eine rel. verbindliche Struktur aus, mit gewachsenen Nachbarschaften, hoher Verbindlichkeit, z.T. kurzen Wegen - was das Leben für Ältere wie auch Familien mit Kindern sehr attraktiv macht. Gerade eher kleinräumige, teilweise regelrecht dörfliche Aufteilung, der gemischten Wohn-, Handels- und Werk-*	Zu 2.2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 und 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ und Pkt. 3.3 „ Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.1 der Stellungnahme 33, 121, 320, 334.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.78**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	stättencharakter verleihen diesem Teil Münsters seinen Charme. Hinzu kommt in erheblichem Maß der Dortmund-Ems-Kanal mit seiner Umgebung. Dieses Gebiet hat einen bekanntermaßen sehr hohen Erholungswert, nicht nur am Wochenende. Die geplanten baulichen und verkehrsbezogenen Veränderungen würden diesen Charakter unwiederbringlich zerstören und die Lebensqualität Münsters erheblich verschlechtern.		
	2.3 (...) *für das sogen. Hafencenter geplante Standort keinerlei Notwendigkeit eines neuen großen Einkaufszentrums -genügend Einkaufsmöglichkeiten in der unmittelbaren und weiteren Umgebung bestehen. Geschäfte, die vor nicht allzu langer Zeit am Hansaring erst umgebaut haben oder eröffnet wurden, wären möglicherweise in ihrer Existenz durch das E-Center gefährdet.* (...) *Die Stadt sollte eine Fürsorgepflicht gegenüber den kleinen und mittleren Läden und Geschäften - oft in Familienhand, eigentümergeführt - wahrnehmen, die gerade im Hinblick auf das Einkaufen der Dinge des täglichen Bedarfs den Charme dieses Teils Münsters ausmachen - ähnlich wie im Südviertel.* (...) *Statt die „Kleinen" immer nur von den „Großen" fressen zu lassen und dies dem „freien Markt" zu überlassen, sollte hier in der Verantwortung für die Bürger, die unternehmerischen Mut zum Risiko bewiesen haben, seitens der Stadt Münster eine Schutzfunktion wahrgenommen werden.*	Zu 2.3: Im Sinne der landesplanerischen Vorgaben darf Stadtplanung und vor allem Bauleitplanung keine wettbewerbsverhindernde oder konkurrenzschützende Funktion wahrnehmen. Vor diesem Grundsatz ist eine städtische Fürsorgepflicht oder Schutzfunktion nicht vortragbar. Die quantitativ ausreichende Versorgungsquote bei dem gleichzeitigen qualitativen Defizit darf keinen Wettbewerberschutz für bestehende Anbieter darstellen, sondern sind alleinig negative städtebauliche Auswirkungen auf andere bestehende zentrale Versorgungsbereiche oder auf die wohnortnahe Grundversorgung auszuschließen. Dies ist mit den geplanten Einzelhandelseinrichtungen am Standort sichergestellt. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkte. 3.1 - 3.3 „Einzelhandel".	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.79**
	2.4 *Statt die Errichtung neuen Wohnraums durch einen finanzkräftigen Investor mit der Gefahr teuren Wohnraums, (...) sollten Wohnungen des Sozialen Wohnungsbaus realisiert werden, um die soziale Mischung des Viertels Wolbecker Straße / Warendorfer Straße weiter zu gewährleisten und weniger Betuchte nicht immer weiter an den Stadtrand zu drängen - denn dies würde*	Zu 2.4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkte. 2.2 und 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen".	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.80**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	neben der Zunahme einer Ghettoisierung (...) auch den Lebenswert der Stadt beeinträchtigen. In der gelungenen Mischung der verschiedenen Bevölkerungsschichten liegt auch ein Schlüssel zur Vermeidung zu großer sozialer Spannungen...		
209	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregung/Bedenken wird vorgetragen: *Seit Jahren wird in Münster Stadtplanung betrieben, wo jeder Verwaltungsrechtler sich die Hände reibt. Kein Gesamtkonzept!* *- Fehlende Verkehrskonzepte=Zu- und Abfahrt als Sackgasse/Hafenweg ist als Entlastung nicht möglich.* *- Keine Rücksicht auf die Bewohner des Viertels* *- Baugenehmigungen werden nach der Salamitaktik vergeben.* *(...)*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2: Die Anregung bezüglich eines nicht vorhandenen Gesamtkonzeptes stellt eine durch Fakten nicht zu belegende These dar. In Ausübung ihrer gemeindlichen Planungshoheit und Planungsverantwortung hat die Stadt Münster in den vergangenen Jahren vielfältige übergeordnete Planungen (z.B. Baulandprogramm, Lärmaktionsplanung, Einzelhandels- und Zentrenkonzept, Wohnraumprogramm) im gesamten Stadtgebiet sowie für spezielle Teilbereiche (z.B.: Masterplan Stadthäfen Münster) erarbeitet und über politische Beschlüsse zur handlungsleitenden Grundlage für die weiteren Planungs- und Beteiligungsprozesse gemacht. Ein Gesamtkonzept ist hierbei - wie bei Neuplanungen grundsätzlich gefordert - Grundlage der Bewertung und Umsetzung. In der Planungschronologie mit dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept, dem Masterplan Stadthäfen Münster, dem Hafenforum und des Übertrags der erarbeiteten Entwicklungsziele in die vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung über politische Beschlüsse, wird diesen Herangehensweisen und gesetzlichen Vorgaben auch in Bezug auf das vorliegende Planvorhaben uneingeschränkt entsprochen. In dem im Zuge des Masterplans Stadthäfen erarbeiteten Verkehrskonzept wurde eine Öffnung des Hafenwegs untersucht und im Ergebnis als weder erforderlich noch zielführend verworfen. In den letzten gut 10 Jahren hat die Stadt Münster eine Vielzahl	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.81**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		von Normenkontrollverfahren, die gegen Bebauungspläne der Stadt gerichtet waren, für die Bestandskraft der Bauleitpläne erfolgreich bewältigt. Die Stadt geht auch im Fall des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Hafencenter davon aus, diesen rechtssicher zu gestalten. Der hergestellte Bezug zur Baugenehmigungspraxis der Stadt Münster erschließt sich nicht. Es ist Wesen der Erteilung von Baugenehmigungen, diese einzelfall- und grundstücksbezogen zu erteilen – auf die zeitliche Abfolge oder Reihenfolge von Privat gestellter Bauanträge hat die Stadt Münster keinen Einfluss. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / Alternative Nutzungen.	
221	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 2.1 *Da ich am Hansaring wohne, wäre ich direkt von Lärm und Luftverschmutzung betroffen.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2.1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1 - 5.3 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, Pkte. 6.1 - 6.4 „Schallimmissionen“ sowie Pkte. 7.1 und 7.2 „Luftschadstoffe“.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen - eine Beschlussfassung erübrigt sich.**
	2.2 *Des Weiteren befürchte ich die Verdrängung vieler kleiner Läden und Geschäfte im Hafenviertel und Umgebung, die für mich einen wichtigen Teil der Lebensqualität im Viertel ausmachen.*	Zu 2.2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.2 „Einzelhandel“. sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.3 der Stellungnahme 205.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.82**
	2.3 *Durch die Entstehung sehr teuren Wohnraums in großem Maßstab befürchte ich zusätzlich einen allgemeinen Anstieg des*	Zu 2.3: Der Bau teurer Wohnungen ist nicht Gegenstand der formulierten Entwicklungsziele für den Standort und des vorlie-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Mietpreisspiegels und in Folge dessen eine Verdrängung ökonomisch schwächer gestellter Menschen im Viertel.	genden Bauleitplanverfahrens. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 und 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**1.2.83**
230	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 2.1 *Die Schaffung von kleinteiligeren Einkaufsmöglichkeiten wäre in diesem Stadtteil wünschenswert und würde viel stärker eine Qualitätssicherung und Versorgungssicherung des Wohngebietes fördern. Bestehende Qualitäten sollten grundsätzlich gestärkt und ergänzt werden und nicht überplant und ersetzt. Nur so entstehen soziale Gemeinschaften mit langfristig positiven Auswirkungen in allen Lebensbereichen. Die Schaffung eines Einzelhandelszentrums basiert auf einer veralteten Grundlagenplanung der Stadt Münster mit überholten Anforderungen und Ansichten der Aus- und Folgewirkung.* 2.2 *Zudem sehe ich grundsätzlich weder eine ausreichende*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2.1: Zur nachhaltigen Sicherung der Versorgungsstruktur im Stadtquartier ist als städtische Zielsetzung die Errichtung von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen für den Standort vorgesehen. Als Ergänzung und zur Integration der Einrichtungen in die bestehende Nutzungs- und Stadtstruktur werden im Sinne eines gemischten Stadtbereichszentrums zusätzlich Dienstleistungen/Praxen/Büros, Gastronomie und Wohnnutzungen realisiert. Eine alleinige Entwicklung bereits bestehender Einrichtungen oder ein kleinteiliger Ladenbesatz kann den infrastrukturellen Bedarfen zur Sicherung der nutzungsspezifischen Zielsetzungen im Stadtquartier nicht entsprechen und ist somit nicht Gegenstand der Planung. Die Behauptung einer veralteten Grundlagenplanung ist vor dem Hintergrund der Aktualität des Masterplans und der im Zusammenhang mit dem Planvorhaben erstellten städtebaulichen Wirkungsanalysen nicht nachvollziehbar und bleibt unbegründet. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 3.2 und 3.4 „Einzelhandel“. Zu 2.2: Über den Masterplan und das Hafenforum ist eine Abwä-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.84** **Teile der Anregung bezie-**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Würdigung und Berücksichtigung der „Städtebaulichen Wirkungsanalyse für Einzelhandelsbausteine im Bereich Münster - Hafen“ noch der Ergebnisse des „Hafenforums in Gänze“. Hierbei verweise ich ausdrücklich auf die einzelnen Forumsergebnisse und Diskussionen, die von Herrn Hartwig Schultheiß, meines Erachtens (...), falsch und mit unkorrekten Ergebnissen, im Rahmen der Bilanz-Präsentation zusammengefasst wurden. Die überwiegende Mehrheit in allen Forumsdiskussionen war immer für einen Erhalt der OSMO-Hallen (...) sowie einen Verzicht auf ein Einkaufszentrum. Diese Ergebnisse des Hafenforums haben im vorhabenbezogenen Bebauungsplan nur unzureichend bis gar keine Beachtung gefunden. Der selbst auferlegte Wille der Stadt Münster, die Bevölkerung in derartige Planungsprozesse einzubeziehen, scheint für mich derzeit gescheitert zu sein. Eine Diskussion zu führen um dann grundlegende Ergebnisse unberücksichtigt zu lassen entbehrt jeder Berechtigung sich mit dem Schlagwort „Bürgerbeteiligung zu schmücken.	gung alternativer Nutzungen für den Standort bereits erfolgt, über den politischen Beschluss zum Masterplan in seiner Überarbeitung aus den Ergebnissen des Hafenforums sowie den Aufstellungsbeschluss zum VBP Nr. 535 wurden - in Kenntnis der Unterschriftenaktion der Hafencentergegner - die vorliegenden Entwicklungsziele willentlich als alleinige handlungsleitende Grundlage für den Standort dokumentiert und festgeschrieben. Mit der planungsrechtlichen Sicherung über das Bauleitplanverfahren zum VBP Nr. 535 wird als erster Baustein des Masterplans ausschließlich das Vorhaben gesichert. Das Areal des ehem. OSMO-Geländes ist von dem Planvorhaben nicht betroffen, ein Erhalt der OSMO-Hallen ist somit nicht Gegenstand der vorliegenden Abwägung. In Kenntnis des Ablaufes und der Ergebnisse des Hafenforums ist die vorliegende Planung von den Gremien des Rates der Stadt Münster mehrheitlich beschlossen worden. Neben der Bestätigung und Festsetzung der Nutzungsstruktur wurden die Flächenanteile und Sortimente der Einzelhandelsnutzungen in Reaktion auf die Ergebnisse der begleitenden Gutachten und politischen Beschlüsse deutlich reduziert und dem formellen Verfahren zu Grunde gelegt. Die Verwaltung der Stadt Münster nimmt für sich in Anspruch und stellt klar, die Diskussionen und Ergebnisse des Hafenforums einschließlich der Workshops korrekt und transparent zusammengefasst wiedergegeben zu haben. Planerische Leitlinien und Projekte werden nicht bindend durch Bürgerabstimmung oder durch vielfältige Bürgerinnen- und Bürgermeinung entschieden, sondern unterliegen der Abwägung zahlreicher Belange. Dabei obliegt die Berücksichtigung, teilweise Berücksichtigung oder Nicht-Berücksichtigung der Kritikpunkte	**hen sich auf Aspekte außerhalb des Bebauungsplans für die sich eine Beschlussfassung erübrigt - der Anregung im Übrigen wird nicht gefolgt.** **1.2.85**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		der gerechten Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange untereinander und gegeneinander durch den Rat der Stadt. Der Einfluss der Bürgerschaft ist über das offene und transparente Bauleitplanverfahren mehrstufig möglich gewesen. Mit dieser Vorlage erfolgt eine erneute transparente und detaillierte Aufbereitung und Wiedergabe aller im Rahmen der Offenlegung eingegangenen Anregungen. Den Belangen einer Bürgerbeteiligung ist damit umfänglich entsprochen. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“, Pkte. 2.2 und 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ und Pkt. 3.1 „Einzelhandel“.	
233	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 2.1 *Ich wohne am Hansaring 6 und bin ohnehin schon durch ein hohes Verkehrsaufkommen belastet. Durch ein neues Einkaufszentrum wird diese Belästigung um ein vielfaches vergrößert.* 2.2 *Ich bin mit den Einkaufsmöglichkeiten meines Viertels mehr als zufrieden.* (...) *Ich denke für die zu bebauende Fläche gibt es andere, sinnvollere Alternativen als ein Einkaufszentrum. Zudem widerspricht die Stadt Münster sinnvollen Einkaufsmöglichkeiten wie IKEA oder Decathlon in der Peripherie der Stadt, um das Zentrum zu schützen - stimmt aber dem Bau eines E-Centers zu. Eine sehr fragwürdige Entscheidung in meinen Augen!*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2.1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 - 4.4 „Verkehr“. Zu 2.2: Die geplanten großflächigen Einzelhandelseinrichtungen am Vorhabenstandort dienen der qualitativen, langfristigen Sicherung der Nahversorgungssituation im östlichen Innenstadtbereich. Das Entwicklungsziel geht zurück auf das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster und des Masterplans „Stadfthäfen“, die Bedarfe und Zielsetzungen sind in der städtebaulichen Wirkungsanalyse zum Planvorhaben untersucht und bestätigt. Die Wahrnehmung der derzeitigen Versorgungssituati-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.75** **Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.86**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		on ist als alleiniges Bewertungskriterium nicht ausreichend, langfristig ist über die bestehenden Einzelhandelsstrukturen eine nachhaltige Sicherung - auch in den zukünftigen Bedarfen mit Entwicklung der Stadthafenareale - nicht ausreichend gewährleistet. Vor dem benannten Hintergrund ist das Entwicklungsziel zur Realisierung eines nutzungsgemischten Stadtbereichszentrums mit dem Schwerpunkt großflächiger Einzelhandel prioritär und geht anderen Planungsalternativen für den Standort vor. Die genannten Einzelhandelsunternehmen IKEA und Declathon sind allein über ihre Lage zum Stadtgebiet und über ihre Versorgungsfunktion mit dem vorliegenden Planvorhaben nicht annähernd vergleichbar. Eine Bewertung der Einkaufsmöglichkeiten in den zitierten Einrichtungen oder über die Stadt Münster getroffene Ablehnungen gegenüber anderweitigen Planvorhaben in der Peripherie sind nicht Gegenstand dieses Planverfahrens. Dementgegen hat die stadtteil- und stadtzentrenschützende Aufgabe der Stadt zur Steuerung der Ansiedlung von Einzelhandel - hier insbesondere der wohnungsnahen Grundversorgung an einem städtebaulich voll integrierten Standort – eine vitale und in den Steuerungseffekten abschließende Berechtigung. Die Übertragbarkeit der Argumentation des Anregers auf die Realisierung des Projektes wird in vielerlei Hinsicht fachlich nicht gesehen. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ und Pkt. 3.1 „Einzelhandel“.	
263	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregung/Bedenken wird vorgetragen:	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „All-	**Der Anregung wird nicht**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Auch wenn ich in der Innenstadt wohne würde ich mich sehr gerne gegen solch einen Neubau wehren. Sehr viel meiner Freizeit verbringe ich im Hansaviertel, weil es für mich durch seine kleinen Lokale, Geschäfte und den anliegenden Hafen den größten Flair in Münster versprüht. Man sollte die zur Verfügung stehenden Fläche, wie oben benannt für die wirklichen Bedürfnisse der Menschen verwenden. (...) Es wäre schön wenn die Politik sich diesen Wünschen der Menschen annehmen würde (ausnahmsweise) anstatt weitere Großkonzerne und Geschäfte die es eh schon in der Stadt gibt, zu noch mehr Nutzfläche zu verhelfen. Gerade der Erfolg, den die Hafenpromenade für die Stadt Münster hat, sollte doch Beispiel genug sein um das Hafenareal weiter volksnah und ausflugsfähig zu halten. Im Blick auf Wohnungsmangel, Gentrifizierung und gleichaussehende Innenstädte sollte Münster als „lebenswerte" Stadt doch bitte ein Zeichen setzen.	gemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen" sowie „Teil II - Einzelabwägung", Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**gefolgt.** **1.2.87**
264	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 2.1 *Ich bin Mieter einer Wohnung am Hansaring 58. Somit wohne ich quasi im geplanten Hafencenter und habe bereits jetzt bei dem Gedanken daran den Geruch von Fisch in meiner Nase. Mein Balkon befindet sich auf der Ostseite, so dass ich mir schon jetzt ausmale, wie ich die an- und abfahrenden PKWs zähle und sinnlose statistische Erhebungen anfertige. Dies mag für manche Menschen ein netter Zeitvertreib sein, für mich hingegen stellt dies eine erhebliche Einschränkung meiner Lebensqualität und der Erholungsmöglichkeiten dar, zumal ich mir schon jetzt die Frage stelle, wie viele Etagen dieses Haus haben müsste, damit noch ein paar Sonnenstrahlen auf den Balkon fallen würden.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2.1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen", Pkte. 5.1 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen" und Pkt. 6.4 „Schallimmissionen" sowie „Teil II - Einzelabwägung", Pkt. 2.1 der Stellungnahme 125.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.61**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	2.2 *Erschwerend kommen für mich meine persönlichen, gesundheitlichen Einschränkungen hinzu, aufgrund meines Migräneleidens durch Umwelt-Trigger sind die zu erwartenden, stark erhöhten Konzentrationen an Luftschadstoffen nicht förderlich.*	Zu 2.2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, Pkte. 7.1 und 7.2 „Luftschadstoffe“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2 der Stellungnahme 5A und Pkt. 2.2 der Stellungnahme 125.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.62**
	2.3 *Generell habe ich nichts gegen Fortschritt, in Anbetracht der Tatsache, dass hier bereits zwei Supermärkte in unmittelbarer Nähe um Kundschaft werben, halte ich das geplante Hafencenter allerdings für mehr als überflüssig. Hier wird aus reiner Profitgier und ohne konkrete Bedarfsgrundlage etwas geschaffen, was niemand wirklich braucht.*	Zu 2.3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 3.1 und 3.2 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.3 der Stellungnahme 125.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.63**
267	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 2 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorgetragen:	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12	
	2.1 Ich rege an, (...) - d*ie konstruktiven, alternativen Vorschläge und wahren Ergebnisse des Hafenforums zu berücksichtigen (nicht im Sinne der Planer und Investoren frisierten Ergebnisse), (...)*	Zu 2.1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.2 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.2 der Stellungnahme 230.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.88**
	2.2 Ich rege an, (...) *- Die Universität und die Fachhochschule aktiv in die Planung sowie in die aktive Gestaltung des Bebauungsplanentwurfs einzubeziehen, insbesondere die Institute für Geographie und Geo-Information, Architektur, Soziologie, Politik.*	Zu 2.2: Planerische Leitlinien und Projekte werden vornehmlich nicht - insbesondere nicht im durch das BauGB verfahrenstechnisch klar vorgegebenen Themenfeld der Bauleitplanung - durch Bürgermeinung oder über aktive Planungsprozesse von universitären Instituten oder Einrichtungen entschieden, sondern unterliegen der Abwägung zahlreicher Fachbelange. Über den Masterplan und das Hafenforum ist eine qualifizierte Erarbeitung und Abwägung der Planungsvorgaben und Entwicklungsziele inkl. alternativer Nutzungen für den Standort erfolgt, über den politischen Beschluss zum Masterplan und den Aufstellungsbeschluss	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.89**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		zum VBP Nr. 535 durch den Rat der Stadt als repräsentatives Gremium für alle Bürgerinnen und Bürger in Münster wurden die vorliegenden Entwicklungsziele willentlich als alleinige handlungsleitende Grundlage für den Standort dokumentiert und festgeschrieben. Der Einfluss der Bürgerschaft/Öffentlichkeit sowie die Beteiligung der Behörden als Träger öffentlicher Belange ist über das offene und transparente Bauleitplanverfahren in den vorgegebenen Beteiligungsschritten gemäß BauGB gegeben und auch an diesem Planverfahren uneingeschränkt erfolgt. Die Sinnfälligkeit einer weitergehenden konkreten Beteiligung der benannten Hochschulen und Fachbereiche wird nicht gesehen. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“ und Pkt. 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	
267A	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 2.1 *Ich wohne in der Nähe des Stadthafens I und direkt gegenüber vom Stadthafen II. Mein Wohnstandort befindet sich im Planungsgebiet des Masterplans Hafen. Im Rahmen des Hafenforums war und bin ich aktiv beteiligt und sehr engagiert, als betroffener Bürger sowie als Vorsitzender des Vereins Das Nieber-Ding e.V. Wohnraum erhalten. und im Zusammenhang mit den fünf Hafenvereinen. Im Hafenforum wurde aufgefordert, das Plangebiet Masterplan Hafen ganzheitlich zu betrachten und*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2.1: Der Bereich der Münsteraner Stadthäfen ist seit Beginn der 1990iger Jahre im Wandel von einem ehemaligen gewerblich/industriell genutzten Standort in ein gemischtes Stadtquartier. im direkten räumlichen Anschluss an die südöstliche Innenstadt. Gerade mit dem Masterplan „Stadthäfen Münster“ wurde dem Belang einer ganzheitlichen Betrachtung, Bewertung und Abwägung der Entwicklungsziele zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung für den Stadthafenbereich ursächlich	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.90**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	ganzheitliche Lösungen zu diskutieren und einzubringen. (...) Das geplante Einkaufszentrum verschlechtert die Verkehrssituation im gesamten Hafenviertel bis hin zu meiner Haustür, wie in der Stellungnahme dargestellt enorm. Egal, ob als Fußgänger, Radfahrer oder PKW-Fahrer. Nach dem Umbau des Baumarktes am Albersloher Weg und mit der Eröffnung des neuen Betreibers Bauhaus ist der Verkehrsanstieg deutlich negativ zu spüren. Eine weitere Belastung verträgt das Viertel nicht. (...)	entsprochen und die Zielsetzungen über vielfältige informelle und formale Beteiligungsprozesse in die Öffentlichkeit gebracht und über politischen Beschluss zur handlungsleitenden Grundlage der Stadtplanung im Hafenbereich gemacht. Der Vorwurf einer fehlenden ganzheitlichen Betrachtung und Erörterung ganzheitlicher Lösungen ist vor dem Hintergrund nicht zutreffend. Neben den nutzungsspezifischen Zielsetzungen liegt dem Masterplan eine verkehrstechnische Untersuchung in der Aktualisierung mit Stand Januar 2015 zugrunde, die die Machbarkeit und verkehrlichen Auswirkungen der Entwicklungsziele innerhalb des Hafenareals aber auch auf die angrenzende Stadt- und Verkehrsstrukturen untersucht. Demnach sind unverträgliche Verkehrszuwächse auf den angrenzenden Straßen nicht gegeben, langfristig ist innerhalb der verkehrlichen Zielsetzungen sogar eine Entlastung derzeit hoch belasteter Straßenbereiche zu verzeichnen. Der Vortrag unverträglicher Verkehrszuwächse bleibt unbegründet und ist nach den Untersuchungsergebnissen auch nicht zu erwarten. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“, Pkt. 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ und Pkt. 4.1 „Verkehr“.	
	2.2. (...) *Außerdem ist zu befürchten, dass durch das Einkaufszentrum der Einzelhandel am Hansaring, an der Wolbecker Straße, im Herz Jesu Viertel, ja sogar an der Warendorfer Straße gefährdet und in ihrer Existenz bedroht wird. Das Einzelhandelskonzept hat viele Verkaufsflächen in der Umgebung nicht berücksichtigt. Das ist nicht hinnehmbar. (...)*	Zu 2.2: In der städtebaulichen Wirkungsanalyse und der ergänzenden Stellungnahme sind die benannten bestehenden Einzelhandelsstandorte und zentralen Versorgungsbereiche vollständig und abschließend in die Bewertung mit einbezogen. Der Vortrag einer Nichtberücksichtigung von bestehenden Verkaufsflächen bleibt unbegründet und ist nicht zutreffend.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.91**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 3.1 und 3.2 „Einzelhandel“.	
	2.3 *(...) das Hafenforum hat sich ganz klar, mehrheitlich und in aller Deutlichkeit gegen das Einkaufszentrum ausgesprochen. Ich fordere, dass dieses Votum nicht übergangen wird. Wozu wurde den sonst die Bürgerbeteiligung durchgeführt? Die in diesem Forum Beteiligten beklagen, dass die Ergebnisse aus den verschiedenen Veranstaltungen nicht in der Form wiedergegeben wurden, wie sie geäußert wurden. Ich fordere einen Abgleich und eine Überprüfung der Protokolle mit den mitgeschnittenen Tonbändern. (...)*	Zu 2.3: Die Errichtung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen geht zurück auf die Beschlusslagen zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster und auf den Masterplan „Stadthäfen“, die Bedarfe und Zielsetzungen sind in der städtebaulichen Wirkungsanalyse zum Planvorhaben untersucht und bestätigt. Über die Diskussion im Hafenforum hat das Projekt hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung, Nutzungszusammensetzung und Verkaufsflächengröße wesentliche Änderungen und Anpassungen erfahren. Alle in den Veranstaltungen des Hafenforums vorgetragenen Beiträge wurden dokumentiert und den zuständigen Gremien bekannt gegeben. Die Dokumentation des Hafenforums ist unter http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/hafenforum.html abzurufen. Die Verwaltung nimmt für sich deutlich in Anspruch und stellt klar, die Diskussionen und Ergebnisse des Hafenforums einschl. Workshops korrekt und transparent zusammengefasst wiedergegeben zu haben. Der Planungsausschuss als Fachausschuss des Rates hat in Kenntnis der im Hafenforum vorgebrachten kritischen Stimmen zum Planungsprojekt die Offenlegung der konkretisierten Planungen freigegeben. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“ und Pkt. 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.2 der Stellungnahme 230.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.92**
305	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellung-	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Ab-	

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	nahme 2 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorgetragen:	wägungsinhalten 1 - 12	
	2.1 *Auch wenn ich nicht direkt als Anwohner betroffen bin, wohne ich doch in der Nähe und nutze auch zum Einkaufen häufig die Läden am Hansaring (...) Warum muss man mitten in dieses schon bestehende Überangebot an Läden noch einen Supermarkt bauen? Bisher habe ich nirgendwo (Presse, Radio, Internet) eine schlüssige Erklärung bzw. Stellungnahme der Stadt finden können, die erklärt, warum ein Einkaufszentrum dort notwendig ist. (...)*	Zu 2.1: Mit Aufstellungsbeschluss des VBP Nr. 535 wurde die planungsrechtliche Sicherung zur Ansiedlung großflächigen Einzelhandels mit ergänzenden Büro-, Dienstleistungs-, Gastronomie- und Wohnnutzungen am Standort politisch beschlossen. Die Grundlagen und die Begründung für das Einzelhandelsprojekt ergeben sich aus den Beschlusslagen zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept- der Stadt Münster aus dem Jahr 2009 und deren weitergehender Konkretisierung im Masterplan „Stadthäfen". Die Planungsgrundlagen und Planungsziele sind ausführlich in der vorliegenden Begründung zum VBP 535 dokumentiert. Alle dem Planvorhaben zu Grunde liegenden oder mit dem Bauleitplanverfahren erarbeiteten Dokumente sind / waren über den Internetauftritt der Stadt Münster / Stadtplanung einsehbar und somit der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden. Die in den einsehbaren Amtsblättern veröffentlichten ausformulierten Beschlüsse des Rates dokumentieren und erläutern in Kombination mit der Begründung zum Bebauungsplan den Planungsverlauf und die Notwendigkeit abschließend. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 3.1 „Einzelhandel".	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.93**
	2.2 (...) *Der zusätzliche Autoverkehr dort stört mich als nicht direkter Anwohner und Nicht-Autofahrer nur bedingt, aber ich kann die Anwohner verstehen, die den nächsten Jahren mit Sorge entgegen sehen. Durch die neuen Wohnungen auf dem Gelände der Osmohallen wird ja ohnehin schon Verkehr hinzukommen.*	Zu 2.2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkte. 4.1 - 4.4 „Verkehr".	**Teile der Anregung beziehen sich auf Aspekte außerhalb des Bebauungsplans für die sich eine Beschlussfassung erüb-**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
			rigt - der Anregung im Übrigen wird nicht gefolgt. **1.2.11**
	2.3 *Die Idee mit der Markthalle anstelle eines Einkaufszentrums finde ich wiederum sehr gut. (...) Alternativ könnte man die für das Einkaufszentrum vorgesehenen Flächen auch für weitere Wohnungen, ein Flüchtlingsheim, ein Parkhaus oder irgendetwas anderes vorsehen, Hauptsache nicht für ein Einkaufszentrum. (...) Oder man lässt die Fläche einfach mal Fläche bzw. Park sein (...)*	Zu 2.3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“ Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37 und Pkt. 10 der Stellungnahme 147.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.94**
306A	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellung-nahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorgetragen:	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12	
	2.1 *Ich lebe direkt am Hansaring und schon jetzt ist die Straße sehr befahren und laut. Durch den Bau des Hafencenters befürchte ich noch mehr Lärm und CO2-Abscheidungen durch den Verkehr. Dies schadet der Umwelt und meiner persönlichen Gesundheit. (...)*	Zu 2.1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 5.1 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, Pkte. 6.1 und 6.4 „Schallimmissionen“, Pkte. 7.1 und 7.2 „Luftschadstoffe“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2 der Stellungnahme 5A und Pkt. 2.2 der Stellungnahme 125.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.1.2.95**
	2.2 *(...) Durch den Bau des Hafencenters verliert die Stadt Münster einen weiteren beliebten Erholungsort. Die Stadt Münster wandelt sich durch den Bau in einen Betonklotz und verdrängt die jungen Bewohner dieser Stadt und grenzt ferner sozioökonomisch schlechter gestellte Menschen vom Leben aus.* *Warum kann die Stadtplanung Münster sich nicht an die Bedürfnisse ihrer Bewohner anpassen. Die Stadt Münster soll eine junge und dynamische Stadt mit kulturellen Anreizen bleiben und nicht durch noch mehr Konsum und Angebote für die obere Mittelschicht verdorben werden, die sich ein Großteil der Bewohner*	Zu 2.2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II- Einzelabwägung“, Pkt. 2.1 der Stellungnahme 33, 121, 320, 334.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.96**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	des Hansaviertels (...) eh nicht leisten können. *Keine Konsumorientierung sondern mehr Nachhaltigkeit im Sinne der Umwelt und der Natur.*		
322	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellung-nahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorge-tragen:	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Ab-wägungsinhalten 1 - 12	
	2.1 *da ich als Anwohner des Hansaviertels direkt von einem er-höhten Verkehrsaufkommen betroffen wäre. Schon jetzt ist die Parksituation im Viertel schwierig, jedoch noch zu bewältigen. Weswegen ich keinen weiteren Parkplatz oder Parkhaus befür-worten würde, ebenso aber auch keinen Ausbau des Hansarings zu einem Einkaufscenter.*	Zu 2.1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.1 „Einzel-handel“ und Pkte. 4.1, 4.3 und 4.6 „ Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.97**
	2.2 *Ich würde der Stadt Münster empfehlen, auf der Seite des Kreativkais einen Teil der Osmo-Hallen zu erhalten. Als Eventlo-cation ist diese Immobilie durchaus geeignet, wie sie es schon bei Veranstaltungen wie dem Hafenforum-Treff, dem Public-Viewing etc. gezeigt hat. Zudem würde eine für Münster charak-teristische Immobilie erhalten bleiben und dem Profil der Stadt Münster zu Gute kommen.*	Zu 2.2: Die ehemaligen Osmo-Hallen liegen außerhalb des Gel-tungsbereichs des VBP Nr. 535 und sind nicht Bestandteil der Vorhabenplanung. Ein Erhalt oder Abriss der Gebäude ist unab-hängig vom Planvorhaben möglich und ist nicht Gegenstand der vorliegenden Abwägung.	**Die Anregung bezieht sich auf Aspekte außerhalb des Bebauungsplans - eine Beschlussfassung erübrigt sich.**
	2.3 *Was die gegenüberliegende Seite des Hafens angeht würde ich anregen diese u. a. als Parkanlage und Freizeitstätte zu nut-zen. Auf Grund der Kanalerweiterung wurde dem Viertel bereits (bzw. wird in Zukunft) ein wesentlicher Teil an Erholungsraum gestrichen. Dies könnte mit dem Ausbau des Hafenviertels zur Parkanlage aufgefangen werden. (...)*	Zu 2.3: Die Areale der Südseite des Stadthafens 1 liegen außer-halb des Geltungsbereichs des VBP Nr. 535 und sind nicht Be-standteil der Vorhabenplanung und von dieser auch nicht betrof-fen. Nutzungsvorschläge für die Flächen sind nicht Gegenstand der vorliegenden Abwägung.	**Die Anregung bezieht sich auf Aspekte außerhalb des Bebauungsplans - eine Beschlussfassung erübrigt sich.**
	2.4 *Eine sozialräumliche Ausrichtung des Planungsvorhabens u.a. mit den weiter oben formulierten Aspekten kann für die Stadt*	Zu 2.4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“	**Der Anregung wird nicht gefolgt.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Münster nur gewinnbringend sein.	sowie „Teil II- Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**1.2.98**
346	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellung-nahme 2 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregung/Bedenken wird vorgetragen: *(...) Die Erstellung eines unabhängigen Verkehrsgutachtens ist dringend erforderlich.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.2 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“ und Pkt. 4.2 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.99**
352	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellung-nahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 2.1 *Ich nutze die Hafengegend als Erholungsgebiet vom Alltag. Eine Jahre andauernde Baustelle für ein Prestige-Projekt, was für die Anwohner als auch für die gesamte Stadtbevölkerung eher einen Nachteil als einen Vorteil bringen würde, negiert diese Möglichkeit. (...)*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2.1: Als ehemals gewerblich genutzte innerstädtische Brachfläche besitzt das Vorhabengrundstück weder eine eigene Aufenthaltsqualität noch sind erholungsrelevante Strukturen gegeben oder werden Wegeverbindungen zu angrenzenden Grün- und/oder Freiflächen über das Plangebiet geschaffen. Erholungsbedeutsame Freiflächen sind lediglich entlang des zwischenzeitlich aufgewerteten Hafenkais sowie nördlich der Schillerstraßenquerung gegeben, eine Beeinträchtigung der benannten Bereiche durch das Planvorhaben ist nicht gegeben. Während der Bauphase sind Beeinträchtigungen durch Lärm- und Staubemissionen sowie durch Baustellenverkehre auf Nutzungen im Umfeld des Bauvorhabens nicht auszuschließen. Abseits planungsrechtlicher Belange des Bebauungsplans und ergänzend zu gesetzlichen Vorgaben wird im Zuge des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens für die Phase der Bautätigkeit zum Schutz der angrenzenden Nutzungen ein Baustellenmanagement erstellt, das die wesentlichen Aspekte	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.100**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		des Immissionsschutzes gewährleistet und sichert. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“. sowie „Teil II- Einzelabwägung“, Pkt. 2.1 der Stellungnahme 33, 121, 320, 334.	
	2.2 Die Stadt ist dazu verpflichtet seinen Bürgern ausreichend Flächen zu allgemeiner Nutzung zur Verfügung zu stellen. Also anstatt weiter dringend benötigte Parkanlagen und angrenzende bezahlbare Wohnungen zur Verfügung zu stellen, werden - wie bereits schon bei der Planung der Stubengasse oder der Konzerthalle auf dem Hindenburgplatz die Bedürfnisse und Nöte der Bürger missachtet und sich über die Mehrheit der Bevölkerung bei den Planungen hinweg gesetzt - vom Nutzen und der Verkehrssituation mal ganz abgesehen.	Zu 2.2: Die Zielrichtung einer Grün- und/oder Freifläche auf einer vormals gewerblich genutzten Innenstadtfläche scheidet - unabhängig von ihrer Sinnhaftigkeit in dieser stadträumlichen Lage und unabhängig von dem vorliegenden Planvorhaben – in der Abwägung aus stadtwirtschaftlichen Gründen aus. Trotz ohne Frage hoher baulicher Verdichtung im östlichen Innenstadtbereich sind stadtquartiersbezogene Platz- und Grünraume, neben dem kanalbegleitenden Freiraum, vorhanden. Das Planvorhaben beinhaltet in seinem nutzungsgemischten Konzept auch Wohnnutzungen. Die Rahmenplanung für die münsterischen Stadthäfen berücksichtigt als wesentliches Element ebenfalls die Stärkung der Wohnnutzung im südlichen Hansaviertel, nur an einem anderen Standort. So sind auf der benachbarten Fläche des ehem. OSMO-Areals umfangreiche Wohnnutzungen geplant (Projekt *Neuhafen*). Die Planungsziele der Realisierung eines nutzungsgemischten Projektes mit Schwerpunkt Einzelhandel zur nachhaltigen Sicherung der Versorgung des östlichen Innenstadtbereiches geht dem Planungsziel einer Wohn- oder Grünraumentwicklung an dieser Stelle des Stadtgebietes vor. Die vorliegende Planung und Nutzungszielrichtung entspricht den Zielen des Masterplans Stadthäfen und basiert auf Mehrheitsbeschlüssen des Rates der Stadt Münster.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.101**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Weitergehende siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte.2.2 und 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	
370	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: *2.1 (...) die Lebensqualität für uns Erwachsene und besonders für die aufwachsenden Kinder hier im Hansaviertel wird erheblich an Wert verlieren. Mich wundert, dass die Planungen diesen Verlauf genommen haben, da nach den Maßnahmen im Bereich des Hafens, eine positive Freizeitnutzung bereits begonnen hat.* *2.2 (...) Mit der Realisierung bzw. Umsetzung der geplanten Nutzung des Geländes wird die Gesellschaft- und Generationsstruktur im Hansaviertel zerstört. Dies ist aber gerade das, was dieses Viertel ausmacht. (...)*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2.1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II- Einzelabwägung“, Pkt. 2.1 der Stellungnahme 33, 121, 320, 334. Zu 2.2: Der Vortrag einer Zerstörung der Gesellschafts- und Generationsstrukturen des Hansaviertels durch das Planvorhaben bleibt als primäres Statement unbegründet und ist auch nicht erkennbar. Vielmehr wird mit der Reaktivierung eines brachgefallenen innerstädtischen ehemaligen Gewerbegrundstückes durch die Errichtung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen in Kombination mit Büro-, Dienstleistungs-, Gastronomie- und Wohnnutzungen im Sinne eines gemischten Stadtbereichszentrums den Belangen nach einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und einer nachhaltigen Sicherung der Nahversorgung im Stadtviertel damit einer Aufwertung des Bereiches uneingeschränkt entsprochen. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 12.1 „Sonstiges“ sowie „Teil II- Einzelabwägung“, Pkt. 2.1 der Stellungnahme 33, 121, 320, 334.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.5** **Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.102**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
379, 526	1. Die eingereichten Stellungnahmen umfassen die Musterstellungnahme 3 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgender zusätzlicher Hinweis wird vorgetragen: *(...)Hingewiesen sei noch darauf, dass bereits im Jahr 2002 aufgrund der damals bestehenden Situation die Stadt Münster ein Zuschussprogramm für Schutzmaßnahmen gegen Straßenverkehrslärm in Wohnungen im Bereich Hansaring aufgelegt hat.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2: Bei dem erwähnten Programm handelte es sich um ein stadtweites Förderprogramm, das in ausgewählten Straßen Zuwendungen für Lärmschutzmaßnahmen gegen Verkehrslärm gewährte. Der Hansaring gehörte zu den ausgewählten Straßen. Die Zuwendungen bestanden aus Haushaltsmitteln der Stadt und des Landes. Es gab bei der Förderung keine Garantie für eine Förderung, sie wurde im Einzelfall abhängig von den Lärmwerten und der Zuwendung des Landes gegeben. 2002 wurde das Förderprogramm eingestellt, da keine Landesmittel mehr zur Verfügung gestellt wurden. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1 und 5.2 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen - eine weitergehende Beschlussfassung erübrigt sich.**
397	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 2 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: *2.1 Ich rege an, (...)* *- stattdessen eine Alternativplanung auf dem Gelände zu verwirklichen, die eine Markthalle vorsieht, in der Landwirte der Umgebung aber auch andere Produzenten von Lebensmitteln ihre Produkte direkt vermarkten können. Damit wird das Angebot an Lebensmitteln im Quartier tatsächlich verbessert. (...)* *- diese große Innerstädtische Fläche nicht an Investoren abzugeben, sondern die Chance zu nutzen, hier aktiv Wohnen, Freizeit und Zusammenleben gemeinsam mit den Bürgern zu gestal-*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2.1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II- Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.103** **1.2.104**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	ten, (...) *2.2 (…) eine zukunftsgerechte Lösung zu verwirklichen und den Stadtteil entsprechend zu gestalten. Das Auto ist nicht das Verkehrsmittel der Zukunft, jede Stadtplanung, die sich mit Großmärkten darauf konzentriert und große Flächen für Parkplätze verschenkt, wird damit rechnen müssen, in wenigen Jahren hinfällig zu sein, überkommene Ideen ins Zentrum gestellt zu haben und mit großen Kosten für den Rückbau rechnen müssen. Zukunft sieht anders aus, Gestaltung der Zukunft noch mehr, diese Planung sollte daher überdacht werden. (…)* *2.3 (…) auf die Vorschläge und Diskussionsanregungen der Bürgerschaft, hier insbesondere der Hafenvereine, einzugehen.*	Zu 2.2: Stadtplanung ist in seinen Zielsetzungen und Auswirkungen auf bestehende Planungsparameter und Kontexte abzustellen. Dazu gehört auch das Auto als derzeit wesentlicher Verkehrs- und Mobilitätsfaktor unserer Gesellschaft und damit unserer Städte. Das Infragestellen bestehender Abhängigkeiten und Strukturen ist Teil langfristiger gesellschaftlicher Entwicklungs- und Veränderungsprozesse, ein Ignorieren nach wie vor wirkender Parameter ist dagegen planerisch defizitär und kann nicht handlungsleitende Grundlage aktueller innerstädtischer Stadtentwicklungsziele sein. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“. Zu 2.3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“, Pkt. 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II-Einzelabwägung“, Pkt. 2 der Stellungnahme 29 und Pkt. 2.2 der Stellungnahme 230.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.105** **Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.106**
413	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregung/Bedenken wird vorgetragen: *Ich wohne gleich um die Ecke und mag mein Viertel und den Hafen sehr. Wieso können zwei Investoren über ein Gelände so groß wie ein ganzes Stadtquartier verfügen und im Wesentlichen ihre Vorstellungen durchsetzen? (...) Bei echter Bürgerbeteiligung ließe sich hingegen ein Nutzungskonzept entwickeln, was deutlich mehr Menschen zugutekommt. (...) Die Zeit der Großprojekte*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2: Das Planvorhaben entspricht den durch die Stadt Münster erarbeiteten und über die politischen Beschlüsse bestätigten Zielsetzungen für den Standort. Unabhängig von Investorenvorstellungen und Eigentumsverhältnissen sichern die Entwicklungsziele in Anwendung und unter Wahrung der gemeindlichen Planungshoheit eine geordnete städtebauliche Entwicklung der derzeitigen innerstädtischen Brachflächen. Die Planinhalte sind	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.107**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	gegen die Öffentlichkeit sollte endlich vorbei sein.	umfänglich in eine Bürgerbeteiligung eingestellt, der Vortrag einer Planung gegen die Öffentlichkeit bleibt als subjektive Behauptung unbegründet. Entsprechend den Maßgaben eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes befindet sich das Vorhabengrundstück - mit Ausnahme der Teilflächen des derzeitigen städtischen Tankstellengrundstückes zum Hansaring - vollständig im Eigentum des Vorhabenträgers. Über einen Grundstückskaufvertrag wird die Liegenschaft des Tankstellengrundstücks durch die Stadt an den Vorhabenträger veräußert, der Grundstückskaufvertrag wird vor dem Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan erfolgen. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II- Einzelabwägung“, Pkt. 2 der Stellungnahme 21.	
415	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: *2.1 Persönlich betroffen durch Job, welcher durch Erbauung eines E-Centers gefährdet wird. (...)*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2.1: Die Verwirklichung des VBP Nr. 535 kann sich auf die persönlichen Lebensumstände einzelner im Plangebiet lebenden und arbeitenden Menschen auswirken, nachteilige Auswirkungen auf die Bevölkerung in wirtschaftlicher oder sozialer Hinsicht sind jedoch nicht ersichtlich. Ein Sozialplan ist daher nicht erforderlich. Mit Verlagerung des ehemaligen Postzustellstützpunktes verbleiben die damit verbundenen Arbeitsplätze am neuen Standort südlich des Stadthafens, am Vorhabengrundstück selbst werden über die geplanten Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastro-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.108**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		nomienutzungen zukünftig vielfältige Arbeitsplätze neu generiert. Der Vortrag einer Gefährdung des Arbeitsplatzes durch die Errichtung der Einzelhandelseinrichtungen bleibt unbegründet. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.2 „Einzelhandel“.	
	2.2 *(...)Persönlich betroffen aufgrund von Wohnlage (Hafenviertel), durch z.B. ansteigenden Verkehr.*	Zu 2.2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.3 und 4.6 „Verkehr“ und Pkt. 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.20**
455	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregung/Bedenken wird vorgetragen: *Da ich in der Querstraße wohne (...) kann ich schon jetzt meinen Balkon wegen Lärmbelästigung (...) nicht nutzen. Da auch für das Einkaufszentrum die Anlieferung gegenüber der Querstraße eine Einfahrt kommen soll, wird der Verkehr noch unerträglicher.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2: Die Hauptanbindung des Planvorhabens erfolgt über den Hansaring, eine Nebenanbindung mit zusätzlicher Tiefgaragenein- und -ausfahrt sowie einer Anlieferzone erfolgt über den Hafenweg. Zur Schillerstraße, als eine der Querstraße vorgelagerte Hauptwegeachse, verläuft lediglich die Anlieferausfahrt des geplanten E-Centers. Entgegen der Behauptung liegt die Einmündung der Querstraße auf die Schillerstraße nicht gegenüber der festgesetzten Anlieferausfahrt sondern rd. 120 m weiter südöstlich. Unzulässige Einwirkungen aus Betriebslärm über die geplante Anlieferausfahrt auf die angrenzende Wohnnachbarschaft sind gemäß **„Schalltechnischem Bericht Nr. LL5683.2/03“** und der **Ergänzung vom 31.03.2015** zur Gewerbelärmuntersuchung über das vorliegende Planvorhaben nicht gegeben. Die Verkehrsentwicklung und die damit verbundenen planbedingten Auswirkungen auf die Verkehrslärmsituation sind gutachterlich geprüft und dokumentiert. Mit Pegelerhöhungen auf der Schillerstraße von maximal 0,2 dB durch planverursachte Ver-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.109**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		kehre ist von einem relevanten Einfluss des Planvorhabens auf die Entwicklung der Verkehrslärmsituation in der Schillerstraße nicht auszugehen, relevante verkehrliche und lärmtechnische Auswirkungen auf die dazu untergeordnete und für den Ableitung der Verkehre nicht maßgebende Querstraße sind in der Folge ebenfalls nicht zu erwarten. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 und 4.6 „Verkehr“, Pkt. 5.1 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ und Pkt. 6.1 „Schallimmissionen“.	
462	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellung-nahme 2 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorge-tragen: 2.1 (...) *Ich sehe nicht ein, weshalb der Charme des schönen Hansaviertel-Kiezes nachhaltig durch den Bau dieses hässlichen Konsum-Monolithen zerstört werden muss, nur damit die Edeka-Gruppe ihre dort ansässige Konkurrenz im Nahrkampf verdrän-gen kann. Hier wird Kultur und bestehender Einzelhandel syste-matisch zerstört.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Ab-wägungsinhalten 1 - 12 Zu 2.1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“ Pkte. 2.2 und 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen und Pkte. 3.1 und 3.2 „Einzelhandel“ sowie „Teil II- Einzelabwägung“, Pkt. 2.6 der Stellungnahme 8, 357.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.110**
	2.2 *(...) Die Zusammenfassungen der Meinungen und Wünsche der Bürger des Hansaviertels, die während des Hafenforums zusammengetragen wurden, werden in krasser Weise von der Politik und den Investoren ignoriert! War diese ganze Veranstal-tung nur ein Feigenblatt um ein wenig Bürgerbeteiligung zu simu-lieren (...) um dann das genaue Gegenteil zu machen von dem, was die Mehrheit der Bürger möchte?*	Zu 2.2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemei-ne Belange zu Planverfahren und Gutachen“ sowie „Teil II - Ein-zelabwägung“, Pkt. 2 der Stellungnahme 29 und Pkt. 2.2 der Stellungnahme 230.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.111**
	2.3 *Ich plädiere dafür, dass der alternative Bebauungsplan, den*	Zu 2.3: Über den Masterplan und das Hafenforum ist eine Abwä-	**Der Anregung wird nicht**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	die Hafenvereine vor einem Jahr vorlegten wieder auf den Tisch kommt. Es ist der einzige Plan, der die Anliegen der Bürger in einem fairen Kompromiss mit den Investoren berücksichtigt!	gung alternativer Nutzungen für den Standort bereits erfolgt, über den politischen Beschluss zum Masterplan in seiner Überarbeitung aus den Ergebnissen des Hafenforums sowie den Aufstellungsbeschluss zum VBP Nr. 535 wurden - in Kenntnis des Bürgerbegehrens mit der Unterschriftenaktion der Hafencentergegner - die vorliegenden Entwicklungsziele willentlich als alleinige handlungsleitende Grundlage für den Standort dokumentiert und festgeschrieben. Mit der planungsrechtlichen Sicherung über das Bauleitplanverfahren zum VBP Nr. 535 wird als erster Baustein des Masterplans ausschließlich das Vorhaben gesichert. Ein alternativer Bebauungsplan ist nicht Gegenstand der städtischen Zielsetzungen und Beschlusslagen für den Standort und somit nicht Gegenstand der Abwägung. Dem vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren liegt zulässigerweise eine vom Vorhabenträger mehrfach strukturell, funktional und architektonisch veränderte präferierte Projektkonfiguration zu Grunde, die auf den Zielen des vom Hauptausschuss der Stadt Münster am 14.12.2011 beschlossenen Masterplans Stadthäfen Münster beruht. Im Fall einer weiter durchgreifend veränderten Planungskonzeption ist davon auszugehen, dass diese nicht den Interessen des Vorhabenträgers entspricht. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**gefolgt.** **1.2.112**
	2.4 Die Stadt Münster sollte sich für die Interessen ihrer Bürger und nicht für die Interessen von Stroetmann / Deilmann & Co. einsetzen. Warum tut sie das nicht?	Zu 2.4: Das Planvorhaben entspricht den durch die Stadt Münster erarbeiteten und über die politischen Beschlüsse bestätigten Zielsetzungen für den Standort. Die Entwicklungsziele sichern in Anwendung und unter Wahrung der gemeindlichen Planungshoheit eine geordnete städtebauliche Entwicklung der derzeitigen	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.113**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		innerstädtischen Brachflächen. Die Planinhalte sind umfänglich in eine Bürgerbeteiligung eingestellt, der Vortrag einer Planung gegen die Bürgerschaft bleibt als subjektive Behauptung unbegründet. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“, Pkte. 2.2 und 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.2 der Stellungnahme 230.	
466	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: *2.1 (...) abgesehen von ästhetischen Bedenken möchte ich auf meine Zweifel der ökonomischen Komponente des Vorhabens hinweisen.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2.1: Das Gestaltungskonzept des Planvorhabens wurde über die Bewertung durch den Gestaltungsbeirat der Stadt Münster abwägend geprüft und die städtebaulich architektonische Ausgestaltung des Gebäudes im Kontext der bestehenden Stadtstrukturen als für den Standort richtig und angemessen bestätigt. Über den Vorhaben- und Erschließungsplan (V+E-Plan) als Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist die Umsetzung des städtebaulich architektonischen Konzeptes in der durch den Gestaltungsbeirat bestätigten Form planungsrechtlich sichergestellt. Anderweitige individuelle Auffassungen zur Gestaltqualität und Einpassung des Vorhabens in das Stadtbild bleiben unbenommen, sind jedoch nicht Gegenstand der Abwägung. Der vorgetragene ökonomische Zweifel am Planvorhaben bleibt inhaltlich unbegründet. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die planbedingten Maßnahmen im Zusammenhang mit der Errich-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.114** **1.2.115**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		tung des Planvorhabens durch den Vorhabenträger beizubringen sind. Die Regelungen dazu einschließlich der Kostenverteilungen zu der im Projekt geplanten öffentlichen Quartiersgarage werden über öffentlich-rechtliche Vereinbarungen in einem Durchführungsvertrag gemäß § 12 BauGB zwischen der Stadt Münster und dem Vorhabenträger getroffen. Die Auswirkungen der geplanten Einzelhandelseinrichtungen auf die Besatzstruktur im zentralen Versorgungsbereich sowie auf andere zentrale Versorgungsbereiche ist in der vorliegenden städtebaulichen Wirkungsanalyse umfassend und abschließend dokumentiert, negative städtebauliche Auswirkungen sind mit Errichtung der Einzelhandelseinrichtungen nicht gegeben. Weitergehend dazu siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 3.1 und 3.2 „Einzelhandel“.	
	2.2 *Industrie-Silhouette am Hafen als charakteristisches sichtbares und Identifizierendes Merkmal erhalten.*	Zu 2.2: Siehe Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.1 der Stellungnahme 158, 197, 332 und Pkt. 2.6 der Stellungnahme 8, 357.	**Der Anregung wird nicht gefolgt bzw. bezieht sich die Anregung auf Aspekte außerhalb des Bebauungsplans für die sich eine Beschlussfassung erübrigt.** **1.2.116**
472	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 2.1 - *Anwohner eines anliegenden Stadtteils* *- Beeinträchtigung durch erhöhtes Verkehrsaufkommen*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2.1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 - 4.3 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	- Mieter eines Büros im Hafen		**1.2.11**
	2.2 - schätze den Hafen als Freizeit- und Erholungsraum, dieser sollte allein erhalten bleiben	Zu 2.2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.1 der Stellungnahme 33, 121, 320, 334.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.5**
	2.3 - (...) würde ich mich freuen wenn „Familienfreundlichkeit“ und „Lebensqualität“ nicht nur leere Slogans des Stadtmarketings wären.	Zu 2.3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte 2.2 und 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen - eine weitergehende Beschlussfassung erübrigt sich.**
	2.4 - *ein nötiger Umzug in eine größere Wohnung können wir uns mangels bezahlbaren Wohnraums nicht leisten. (...) Es kommen vermehrte Zweifel am Wohnort Münster auf.*	Zu 2.4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 und 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen - eine weitergehende Beschlussfassung erübrigt sich.**
	2.5 - *„Wissenschaft und Lebensart“ damit wirbt Münster... bald müsste es „Konsum und Elitenförderung“ heißen.*	Zu 2.5: Die Anregung ist eine unbegründete Behauptung, ein konkreter Bezug zu den formulierten Entwicklungszielen und Erfordernissen zur langfristigen Sicherung der Nahversorgungsstrukturen im südöstlichen Innenstadtquartier ist nicht erkennbar. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.3 und 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ und Pkt. 3.1 „Einzelhandel“.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen - eine weitergehende Beschlussfassung erübrigt sich.**
	2.6 -- Der Hafen sollte Raum für Kunst, Kultur, Kommunikation und Begegnung bieten.	Zu 2.6: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen - eine weitere Beschluss-**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
		sowie Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**fassung erübrigt sich.**
492	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellung-nahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregungen/Bedenken werden vorge-tragen:	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Ab-wägungsinhalten 1 - 12	
	2.1 *als Anwohner habe ich schon jetzt unter dem hohen Ver-kehrsaufkommen am Hansaring zu leiden. Aus den Bebauungs-plänen geht keine Verbesserung der Nahversorgung hervor - das erhöhte Verkehrsaufkommen durch das geplante E-Center & weitere Einzelhandelseinrichtungen wird meine Lebensqualität & die der anderen Anwohner verschlechtern.*	Zu 2.1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.3 „Allgemei-ne städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“, Pkte. 4.1 und 4.3 „Verkehr“ und Pkte. 5.1 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.5** **1.2.7** **1.2.11**
	2.2 *(...) Ich sehe durch den aktuellen Bebauungsplan die demo-kratischen Entscheidungsprozesse in Münster im Kern gefährdet! Die Politik Münsters hat sich für ein Hafenforum ausgesprochen und zudem versichert, dass die Anliegen der BürgerInnen aus dem Hafenforum in die Bebauungspläne einbezogen werden. Dies ist im vorliegenden Bebauungsplan in keiner Art und Weise der Fall. Die Interessen, Wünsche, Sorgen und Anliegen der Anwohner-Innen werden systematisch hintergangen.*	Zu 2.2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemei-ne Belange zu Planverfahren und Gutachten“, Pkte. 2.2 und 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen so-wie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.2 der Stellungnahme 230.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.117**
	2.3 *Durch ein Vorantreiben der Gentrifizierung im Hafenviertel - wie im aktuellen Bebauungsplan vorgesehen- werden die Mieten steigen und immer weniger Raum für bezahlbaren Wohnraum u. a. für Familien bleiben. Mit dieser Tendenz in der Stadtplanung sehe keine Zukunft für mich im Hafenviertel oder in Münster.*	Zu 2.3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.2 - 2.4 „All-gemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.1 der Stellungnahme 33, 121, 320, 334.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.118**
	2.4 *Meine Wünsche & Vorschläge für die Bebauung:* *- (...) Öffnung des Raumes durch offene städtebauliche Maß-nahmen und ein offenes durchlässiges Radweg- und Fußweg-*	Zu 2.4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.3 „Einzelhandel“ sowie Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.1	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.4**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalte	Abwägung	Beschlussvorschlag
	netz. *- Freiraum für alle Bewohner des Hafenviertels - es fehlen Orte der Begegnung - Park, Kulturzentrum, usw.* *- Angebote für Jugendliche: z.B. ein Skateboardpark (...) Raum für Kultur-Galerien, Ateliers (...) urbanes Gärtnern, (...) Naherholung.*	der Stellungnahme 33, 121, 320, 334 und Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**1.2.53** **1.2.64**
502	1. Die eingereichte Stellungnahme umfasst die Musterstellungnahme 1 mit den dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. 2. Folgende zusätzliche Anregung/Bedenken wird vorgetragen: *(...) Was wir Menschen wirklich brauchen ist saubere Luft, Platz zum Spielen und Erholen, Bäume, gute und preiswerte Wohnungen für Alt und Jung, Stätten der Begegnung und Kultur, Orte die Platz lassen für Kreativität, und so viel Grün wie möglich. (...) Die Stadt Münster könnte mit diesem Projekt ein Zeichen setzten gegen den allgemeinen Trend der Gewinnmaximierung auf Kosten anderer, der Gentrifizierung, des Konsumterrors, der Devise: mehr, mehr, schneller, höher. (...)*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Abwägung zu Abwägungsinhalten 1 - 12 Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.1 der Stellungnahme 33, 121, 320, 334 und Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.5** **1.2.6** **1.2.48** **1.2.53**

Individuelle Stellungnahme *(Gruppe 3)*

Die nachfolgend aufgeführten 46 Stellungnahmen wurden der Gruppe 3 (Individuelle Stellungnahme) zugeordnet und in die Abwägung eingestellt:

- Fristgerecht eingereichte Stellungnahmen 23, 27, 50, 64, 89, 92, 105, 107, 113, 136, 144, 147, 164, 165, 167, 180, 185, 202, 217, 234, 244, 246, 261, 262, 312, 331, 350, 361, 363, 374, 382, 391, 392, 393, 405, 409, 422, 425, 484, 487, 488, 505, 517, 523, 524 und 527 - insgesamt 46

Stellungnahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
23	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Die Verkehrsplanung geht von falschen Voraussetzungen aus. Schon heute ist der Hansaring als hauptsächliche Zufahrtsstraße voll belastet und es kommt bereits heute - nicht nur in den Stoßzeiten - zu erheblichen Staus, da laut ausliegender Verkehrsprognose ca. 3.900 Kfz-Fahrten pro Tag hinzukommen werden. Hier ist auf dem Hansaring dann mit einem Dauerstau zu rechnen. Für mich bedeutet dies eine erschwerte bis unmögliche Erreichbarkeit des Hansarings, insbesondere beim Linksabbiegen. Bereits jetzt ist die Erreichbarkeit des Hansarings schwierig, insbesondere in Stoßzeiten, wo sich der Verkehr an der Kreuzung Albersloher Weg/Hansaring bereits bis vor meine Einfahrt in den Hansaring staut.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1, 4.3 und 4.5 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.19**
	2. *Das Hafencenter wird zusätzliche Fahrten anziehen (warum allerdings nur 1.377 Kfz-Neuverkehren angenommen werden, ist mir unverständlich), was die Stauung an der eben genannten Kreuzung (*Anmerkung: Albersloher Weg/Hansaring*) noch ver-*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 und 4.3 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.15**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	stärken wird. (...) Ebenso wird direkt vor meiner Haustür der Verkehr steigen, da viele Autofahrer die Stauung an der Kreuzung Albersloher Weg / Hansaring, wie bereits jetzt, mit einer „Abkürzung“ über die Soester Straße und damit direkt vor meiner Haustür umfahren werden.		
	3. *Prognostizierte „Entlastungen“ durch den Ausbau der B51/B481 bis zum Schifffahrter Damm, sind unrealistisch. Für die Finanzierung dieser Baumaßnahme stehen auf absehbare Zeit keine Mittel bereit. Die Straße über das Gelände der Firma „Scheiwe“ auf der Ostseite des DEK ist eine Privatstraße, kein Bestandteil des öffentlichen Straßennetzes und kann folglich nicht als Entlastung für den Hansaring berücksichtigt werden.*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.4 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.16** **1.2.17**
	4. *Das Verkehrsgutachten wurde durch den Investor finanziert. Darin sehe ich eine Gefahr der Verquickung der Interessen des Auftraggebers mit den Ergebnissen des Gutachtens.*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.2 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.2**
	5. (...) *Die Verkehrsprognose ist unplausibel. Ihre Datengrundlagen sind unklar, die Rechengänge nicht nachvollziehbar. Im Ergebnis ist die durch das „Hafencenter“ erwartete Verkehrsbelastung viel zu niedrig angesetzt. Die weiteren Prognosen und Abschätzungen zum Lärm, zu Schadstoffbelastungen und zur verkehrsmäßigen Aufnahmefähigkeit der vorhandenen Infrastruktur basieren auf angenommenen Verkehrszahlen. Sie sind schon deshalb ebenfalls fehlerhaft und werden zurückgewiesen.*	Zu 5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.2 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.12** **1.2.13**
	6. *Bereits jetzt ist die örtliche Verkehrs- und damit Lärm- und Schadstoffbelastung für an die Straßen angrenzende Wohnnutzungen sehr hoch. Durch das „Hafencenter“ und den Mehrverkehr ist auch für mich mit gesundheits- und grundrechtsrelevan-*	Zu 6: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.3 „Verkehr“ und Pkt. 6.1 „Schallimmissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.15** **1.2.22**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	ten Lärmbelastungen zu rechnen.		**1.2.24** **1.2.27**
	7. *Die Stadt hat als Teil des Staates zuvorderst dafür zu sorgen, dass der Grundrechtsschutz garantiert wird. Sie will dem nachkommen, in dem sie im Plangebiet selbst teils passiven Schallschutz (...) festsetzt. Das gilt aber nur für das Plangebiet selbst. Für mich, der durch den Neuverkehr einer größeren Belastung ausgesetzt ist, erfolgt jedoch kein Schutz, da mein Haus nicht Teil des Plangebietes ist.*	Zu 7: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1 und 5.2 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, Pkte. 6.1 und 6.4 „Schallimmissionen“. Anmerkung: Die Gebäude/Fassaden, für die die Anspruchsvoraussetzungen auf passive Ausgleichsmaßnahmen über den baulichen Eingriff in den Hansaring bzw. auf freiwillige Lärmminderungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger gegeben sind, sind dem **schalltechnischem Bericht Nr. LL5683.2/02** und der **Ergänzung vom 31.03.2015** bzw. dem **Schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.4/01** vom 23.04.2015 der ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen zu entnehmen, die Regelungen dazu sind in § 21 des Durchführungsvertrags zum VBP Nr. 535 niedergelegt (Auflistung s.a. „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 6.4 „Schallimmissionen)“.	**Dem Belang nach passivem Schallschutz auch außerhalb des Plangebietes wird teilweise gefolgt - der Anregung im Übrigen wird nicht gefolgt.** **1.2.24** **1.2.28**
	8. *Neben der Lärmbelästigung ist für mich durch das erhöhte Verkehrsaufkommen zusätzlich mit einer Erhöhung der Feinstaubbelastung zu rechnen. Demnach kann davon ausgegangen werden, dass für die Luftschadstoffe die gesetzlichen Höchstgrenzen nicht eingehalten werden können.*	Zu 8: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 7.1 „Luftschadstoffe“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.30**
	9. *Insbesondere bemängele ich, dass eine Lärm- und Schadstoffuntersuchung für den Eingang zur Soester Straße nicht stattgefunden hat. Diese halte ich jedoch für notwendig, (...).*	Zu 9: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, Pkt. 6.1 „Schallimmissionen“ und Pkt. 7.1 „Luftschadstoffe“.	**Die Anregung wurde im Verfahren berücksichtigt.** **1.2.119**
	10. *Ich halte die Planung für ein Einkaufszentrum in dieser Größe für nicht erforderlich. Weitere großflächige Einkaufsmöglichkeiten*	Zu 10: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ und Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange /	**Der Anregung wird nicht gefolgt.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	werden dort nicht benötigt. Ein großer Verbrauchermarkt befindet sich keine 100 m entfernt auf der anderen Straßenseite des Hansarings. Ein Discounter befindet sich 50 m in die andere Richtung. Was tatsächlich benötigt wird, sind bezahlbare und öffentlich nutzbare Flächen für kulturelle und kreative Aktivitäten. (...) 11. *Für mich begegnet der vorgelegte Planentwurf in mehrfacher Hinsicht rechtlichen und tatsächlichen Bedenken. Ich rege daher an, die Planung des „Hafencenters" insbesondere in den Punkten Verkehr, Emissionen und Einzelhandelskonzept noch einmal grundlegend zu überprüfen, (...).*	alternative Nutzungen" sowie „Teil II - Einzelabwägung", Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37. Zu 11: Das vorliegende Bauleitplanverfahren wird als vorhabenbezogener Bebauungsplan gem. § 12 BauGB durchgeführt. Die Auswirkungen des Planvorhabens wurden umfassend und abschließend gutachterlich erfasst und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben in die Abwägung eingestellt. Über den konkreten Vorhabenbezug ist dabei eine wesentlich genauere Ermittlung und Bewertung der Planauswirkungen gegenüber den allgemeinen Festsetzungen eines Angebotsbebauungsplanes möglich. Die Gutachten sind am konkreten Planvorhaben überprüfbar. Die Gutachter sind anerkannt, fachkundig und unterliegen einer rechtlichen Haftung für ihre Aussagen. Die Gutachten entsprechen den gesetzlichen Vorgaben und Bestimmungen und sind als Bestandteil der Offenlage uneingeschränkt prüffähig. Die Gutachten wurden über die Beteiligungsverfahren durch die Fachbehörden und Fachämter der Stadt Münster geprüft und in den Ergebnissen als Abwägungsgrundlage uneingeschränkt anerkannt. Mit Stand Januar 2015 wurde die verkehrstechnische Untersuchung der Stadt Münster zum Masterplan „Stadthäfen Münster" aktualisiert und fortgeschrieben, die Untersuchung wurde im März 2015 mehrheitlich politisch beschlossen. Die Fortschreibung wurde erforderlich, um die aktuellen Strukturentwicklungen im Hafengebiet zu berücksichtigen und einen Abgleich der in der Untersuchung von August 2012 angenommenen Prognosedaten mit den aktuell vorliegenden Ergebnissen aus den Ampelver-	**1.2.4** **1.2.7** **Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.120**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		kehrszählungen und Haushaltsbefragen 2013 vorzunehmen. In Abstimmung auf die aktuellen Untersuchungsergebnisse der Verkehrsuntersuchung wurden für eine sachgerechte Abwägung die Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffgutachten zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 überprüft und angepasst. Darüber hinaus wurde der Untersuchungsraum zum Hansaring über die vorgetragenen Stellungnahmen aus der Offenlage bis zum Knotenpunkt ‚Albersloher Weg' im Westen und ‚Wolbecker Straße' im Nordosten erweitert um die planbedingten Auswirkungen auf die Verkehrs- und Emissionssituation auch für den übergeordneten Planbereich abschließend bewerten zu können. Eine Neubewertung des Einzelhandelskonzeptes ist aufgrund der für die städtebauliche Wirkungsanalyse relevanten unveränderten Einzelhandelssituation nicht erforderlich. Eine weitergehende, über den Rahmen der aktualisierten Untersuchungen hinausgehende grundlegende Überprüfung der Gutachten ist vor dem benannten Hintergrund nicht erforderlich. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 1.2 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten", Pkt. 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen", Pkt. 3.1 „ Einzelhandel", Pkt. 4.2 „Verkehr", Pkt. 5.1 „Allgemeine Belange zu Immissionen" und Pkt. 11.1 „Umweltbericht".	
27	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *(...) In jetziger Form lehne ich die Planung insgesamt ab. (...) Sie ist so nicht erforderlich. Weitere großflächige Einkaufsmöglichkeiten werden dort nicht benötigt. Ein großer Verbrauchermarkt befindet sich keine 100 m entfernt auf der anderen Straßenseite des Hansarings. Was tatsächlich benötigt wird, sind bezahlbarer Wohnraum und bezahlbare bzw. öffentlich nutzbare*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 3.1 „ Einzelhandel", Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen" sowie Teil II - Einzelabwägung", Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.7**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Flächen für kulturelle/kreative Aktivitäten. (...) Mit der Planung wird völlig ohne Not eine der wenigen noch vorhandenen größeren innenstadtnahen Flächen, die sich für die wirklich benötigten Nutzungen eignen würde, hinweg gegeben werden. (...)		
	2. *(...) ein weiteres großes Einkaufszentrum (...) wird zudem - trotz der gewissen derzeit angedachten Sortimentsbeschränkungen - bestehende lokale und kleinteiligere Einkaufsmöglichkeiten z.B. im Bereich der Wolbecker Straße und der Innenstadt in Bedrängnis oder sogar Existenznot bringen.*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.2 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.8**
	3. *(...) Es ist in der gesamten Innenstadt keine einzige Fläche erkennbar, die sich in ähnlicher Art und Weise im vorgenannten Sinne* (bezahlbares Wohnen, öffentlich nutzbare Flächen, „niederschwellige“ Kulturangebote) *eignen würde. (...) Ein Einkaufszentrum braucht im Gegensatz zu einem lebendigen und sozial funktionierenden Stadtteil keine städtebaulich derart attraktiven und einmaligen Flächen.*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4**
	4. *Entgegen jeder Suggestion verhindert das Einkaufszentrum nicht nur die Entwicklung eines lebendigen, sozialen und öffentlichen neuen Stadtteils, der ein Gewinn für alle Münsteraner/innen bedeuten würde. Er wird auch die Lebensqualität in den bereits bestehenden und angrenzenden Wohngebieten (...) verschlechtern. (...)*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.5**
	5. *(...) warum nur 1.377 Neuverkehre pro Tag angenommen werden, ist ebenso unplausibel, wie dass 30 LKW-Fahrten pro Tag für die Gesamtanlage ausrechend sein sollen. Tatsächlich wird das Einkaufszentrum noch weitaus mehr Kfz-Verkehr anziehen. (...)*	Zu 5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.3 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.15**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	6. *(...) Kfz-Verkehr verursacht massiv Lärm – gerade, wenn wie hier an einer Ampel gehalten, angefahren und abgebogen werden muss. LKWs ggf. Parkplatzsuchverkehr (...), Türenschlagen, etc. kommen hinzu.*	Zu 6: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 6.2 und 6.3 „Schallimmissionen“.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen - eine weitergehende Beschlussfassung erübrigt sich.**
	7. *Auch die Schadstoffsituation und die damit verbundenen Gesundheitsgefahren - insbesondere durch Feinstäube und Stickoxide (...) werden sich in den anliegenden Wohngebieten weiter verschärfen.*	Zu 7: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ und Pkt. 7.1 „Luftschadstoffe“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.30**
	8. *Statt planerisch für eine Verbesserung der Durchlüftung zu sorgen und den Grünanteil zu erhöhen, wird die an den örtlichen Hauptverkehrsadern vielfach bereits bestehende Riegelsituation (...) durch das städtebaulich hoch verdichtete und ebenfalls riegelhafte Hafencenter weiter verschärft.*	Zu 8: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.1 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.3**
	9. *Daher rege ich an,* *- auf den Bau eines weiteren Einkaufszentrums der Firma Stroetmann zu verzichten,* *- das Gelände für den Bau von preiswertem Wohnraum zu nutzen,* *- das bestehende Postgebäude zu erhalten und zu Wohnraum umzubauen,* *- einen Teil des Geländes in bezahlbaren bzw. öffentlich nutzbare Flächen für kulturelle Aktivitäten umzuwandeln*	Zu 9: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ und Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.6**
50	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am Hafen mit einer Verkaufsfläche von 4.900 qm ist nicht erforderlich, da die Einzelhandelsstruktur des Stadtteils und der angrenzenden Stadtteile bewährt und in jeder Hinsicht ausreichend ist. (…) Auch das Ein-*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.7**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	zelhandelskonzept stellt hier eine Versorgungsquote von 100% fest.		
	2. D*urch die Ansiedlung werden zudem bisherige Einzelhandelsangebote in ihrer Existenz bedroht. (…) Das Erfordernis für weitere Verkaufsflächen ist nicht gegeben. (...) Der von der Fa. Stroetmann beauftragte Gutachter stellt fest, dass zugunsten des wirtschaftlichen Erfolgs des Einkaufszentrums die beiden am Hansaring gelegenen Supermärkte nicht weiter bestehen würden, und das, wo doch gerade der REWE-Markt deutlich erweitert werden soll, (...).*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.2 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.8**
	3. *Durch Verdrängungseffekte würden die bislang bestehende fußläufige Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten in erheblicher Weise beeinträchtigt werden. Viele AnwohnerInnen insbesondere ältere Menschen müssten deutlich längere Wege zurücklegen. Dies kann nicht Sinn und Zweck einer nachhaltigen Stadtplanung sein.*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.3 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.9**
	4. *4.500 Menschen haben sich mit ihrer Unterschrift gegen die Planung für dieses Einkaufszentrum ausgesprochen.*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.1**
	5. *Im Übrigen rege ich an, die Aussagen der Gutachten zur Beeinträchtigung des vorhandenen Einzelhandels zu überprüfen. (...)*	Zu 5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.4 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.10**
	6. *Die Verkehrsplanungen gehen von falschen Voraussetzungen aus. Schon heute ist der Hansaring als hauptsächliche Zufahrtsstraße voll belastet, und es kommt bereits heute - nicht nur in den Stoßzeiten - zu erheblichen Staus. Diese Entwicklung wird sich*	Zu 6: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 und 4.5 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.19**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	verstärken, wenn auf der Höhe/Ecke der heutigen Tankstelle am Hansaring eine Ampelanlage installiert wird. Hier ist mit einem Dauerstau zu rechnen.		
	7. *Die Belastungen durch Lärm, CO2 und Feinstaub haben nicht allein die AnwohnerInnen des Hansarings zu tragen, sondern auch die Menschen in den derzeit noch verkehrsberuhigten Wohnvierteln beiderseits des Hansarings.*	Zu 7: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.26**
	8. *Prognostizierte „Entlastungen“ durch den Ausbau der B51/B481 bis zum Schifffahrter Damm, sind unrealistisch. Für die Finanzierung dieser Baumaßnahme stehen auf absehbare Zeit keine Mittel bereit. Die Straße über das Gelände der Firma „Scheiwe“ auf der Ostseite des DEK ist eine Privatstraße, kein Bestandteil des öffentlichen Straßennetzes und kann folglich nicht als Entlastung für den Hansaring berücksichtigt werden.*	Zu 8: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.4 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.16** **1.2.17**
	9. *Das Verkehrsgutachten wurde durch den Investor finanziert. Darin sehe ich eine deutliche Gefahr der Verquickung der Interessen des Auftraggebers mit den Ergebnissen des Gutachtens.*	Zu 9: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.2 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.2**
	10. *Die bisherigen - völlig einseitigen - Planungen berücksichtigen in keinster Weise die absolut katastrophalen Parkverhältnisse im näheren Umfeld des „Hafencenters“. (...) Auch am Hafen stehen nicht hinreichende Parkplätze zur Verfügung für die inzwischen dort geschaffenen Arbeitsplätze.*	Zu 10: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.6 „Verkehr“.	**Der Anregung wird bezogen auf den Aspekt der Parkraumverbesserung mit der öffentlichen Quartiersgarage gefolgt - der Anregung im Übrigen wird nicht gefolgt bzw. bezieht sich die Anregung auf Aspekte außerhalb des Bebauungsplans für die**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
			sich eine Beschlussfassung erübrigt. **1.2.20**
	11. *Ich rege an,* *- auf die Planung eines weiteren E-Centers der Firma Stroetmann zu verzichten, weitere Gastronomie-Betriebe sind dort zudem völlig überflüssig.* *- das Gelände für den Bau von preiswertem Wohnraum zu nutzen und das bestehende Postgebäude zu erhalten und zu Wohnraum umzubauen,* *- im Bereich der jetzigen Tankstelle ein größeres Parkhaus u. a. mit abschließbaren Gitterboxen für Dauerparker (...) zu errichten (...).*	Zu 11: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“, Pkt. 4.6 „Verkehr“ sowie Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37. Die gemischte Nutzungsstruktur des Projektes, gerade auch im Erdgeschossbereich zum Hansaring hin, passt in die Struktur und Vielfältigkeit des Hansaviertels. Hierzu gehören auch gastronomische Nutzungen. Konkurrenzschützende Nutzungsausschlüsse sind in der Bauleitplanung nicht umsetzbar und rechtlich unzulässig. Mit der Errichtung einer Quartiersgarage mit ca. 220 öffentlichen Stellplätzen im Zusammenhang mit dem Planvorhaben wird der inhaltliche Hintergrund der Anregung für ein größeres Parkplatzangebot in der Grundzielrichtung aufgenommen. Aus städtebaulicher Sicht ist die Anordnung eines Parkhauses am Hansaring aufgrund der wenig gestaltbaren architektonischen Wirkung, einer wenig belebten Nutzung, dem Störgrad, Flächenverlust und der Abriegelung der neuen Quartierszusammenhänge nicht zu befürworten und daher auch nicht städtebauliches Entwicklungsziel für den Tankstellenstandort.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.6** **1.2.121** **1.2.122**
	12. *- den Hafenweg ab 19:00 Uhr für jeglichen Durchfahrt-Verkehr (außer Anwohner) zu sperren,*	Zu 12: Der östliche Straßenabschnitt des Hafenwegs ist derzeit keine öffentliche Straße im Sinne des § 2 Abs. 1 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW), lediglich das westlich angrenzende Teilstück des Hafenwegs von der Dortmunder Straße bis zur Straße ‚Am Mittelhafen‘	**Die Anregung bezieht sich auf Aspekte außerhalb des Bebauungsplans - eine Beschlussfassung erübrigt sich.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		(außerhalb des Geltungsbereichs) wurde im Jahr 2005 öffentlich gewidmet. Vor dem benannten Hintergrund ist der Hafenweg vom Anschluss der Dortmunder Straße bis zum östlichen Abschluss des Vorhabengrundstücks in den Geltungsbereich des VBP Nr. 535 mit einbezogen und zur Widmung als öffentliche Straße im Sinne des StrWG NRW als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Weitergehende Belange der Verkehrslenkung und Regulierung mit eingeschränkten Befahrbarkeiten sind für das Planvorhaben nicht relevant und in Abstimmung auf die Entwicklungsziele des östlichen Neuhafen-Quartiers zu treffen. Für eine Sperrung der Durchfahrt im Hafen ab 19:00 Uhr besteht kein verkehrsfachlich sinnvoller Grund.	
64	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Das auf dem derzeit von der Post genutzten Gelände geplante Einkaufszentrum wäre meines Erachtens ein schlimmer Eingriff in die funktionalen Abläufe des Hafenviertels und würde aufgrund der Unmaßstäblichkeit dauerhaft die Attraktivität des Quartiers zerstören.*	Zu 1: Das Hafenviertel im Bereich des Stadthafens I befindet sich seit Beginn der 1990iger Jahre im strukturellen Wandel von einem ehemaligen Gewerbe- und Industriestandort in ein gemischt genutztes Stadtquartier. Im direkten räumlichen Umfeld des Planvorhabens zum Hafenviertel ist über die realisierten Bauvorhaben mit insbesondere Büro-, Dienstleistungs- und Gastronomienutzungen der Strukturwandel in weiten Teilen bereits erfolgt, im Anpassungsbereich des VBP Nr. 535 nach Westen wird über die zusätzliche Ausweisung von Wohnnutzungen die Bestandsstruktur ergänzt. Mit der festgesetzten Vorhabennutzung von Einzelhandel, Dienstleistungen/Praxen/Büros, Gastronomie und Wohnen ist das Nutzungsprofil des Planvorhabens im Sinne eines gemischt genutzten Stadtbereichszentrums uneingeschränkt in die Struktur des Hafenviertels integriert. Die Auswirkungen des Planvorhabens auf die angrenzend bestehenden Nutzungsstrukturen sind über die getroffenen planungsrechtlichen Festsetzungen in ihrer Verträglichkeit gutachterlich bestätigt. Der Vortrag eines schlimmen Eingriffs in die funktionalen Abläufe des Hafen-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.3** **1.2.4** **1.2.123**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		viertels mit Errichtung des Planvorhabens ist als unbegründete Behauptung nicht zutreffend. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.1 und 2.2 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ und Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.6 der Stellungnahme 8, 357.	
	2. *Ein neues Einkaufszentrum - erst recht in diesen Dimensionen - wird für die Nahversorgung nicht benötigt, denn dies ist durch zahlreiche Supermärkte bestens gewährleistet. Im Gegenteil besteht vielmehr Gefahr, dass die bestehenden Einzelhändler unter dem Konkurrenzdruck zusammenbrechen und ihre Geschäfte schließen müssen; ein fataler Verlust für die Vielfalt und den Charme des Viertels.*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 3.1 - 3.3 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.7** **1.2.8** **1.2.110**
	3. Darüber hinaus würde mit der Errichtung eines unnötigen Einkaufszentrum die Chance vertan, auf dem besagten Gelände Nutzungsformen zu etablieren, die eine wirkliche Bereicherung für das Umfeld darstellen würden (Markthalle für regionale Produkte, sozial-geförderter Wohnraum, o.ä.). (...)	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.6** **1.2.53**
	4. *Meines Erachtens wird mit der Überlassung des Geländes an den Investor Stroetmann und dem Verzicht auf einen städtebaulichen bzw. Architekturwettbewerb leichtfertig und ohne Not dem erstbesten Bieter ein Filetgrundstück überlassen und eine gesichtslose und beliebige Planung sträflich nachlässig durchgewunken.*	Zu 4: Das Vorhabengrundstück befindet sich mit Ausnahme des Tankstellengrundstückes zum Hansaring vollständig im Eigentum des Vorhabenträgers und wird uneingeschränkt in den städtischen Zielsetzungen und gemäß den vorliegenden politischen Beschlusslagen entwickelt. In den städtebaulichen Entwicklungszielen ist die Veräußerung von Teilen des derzeit noch städtischen Tankstellengrundstücks an den Vorhabenträger implementiert, die Veräußerung der erforderlichen Teilflächen liegt zum Satzungsbeschluss des VBP Nr. 535 vor.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.124** **1.2.125**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Das Projekt ist in seiner Entstehung und planerischen Entwicklung städtebaulich wie stadtgestalterisch im laufenden Planungsprozess auch unter Berücksichtigung zahlreicher Bürgeranregungen weiter optimiert worden. Städtische Gremien, Gestaltungsbeirat und Verwaltung haben diesen Prozess stets inhaltlich steuernd beeinflusst. Der Planungsausschuss als Fachausschuss des Rates hat in Kenntnis dieser Projektoptimierungen keine Wettbewerbsverfahren beschlossen. Die (nachträgliche) Durchführung von Wettbewerben ist aufgrund des Vorhabenbezuges (konkrete Bindung an die Kubatur, Fassaden- und Freiraumgestaltung wie Planung) nicht möglich, ohne die Planungen erneut in Frage zu stellen. Dies ist aufgrund des überzeugenden erreichten Planungsstandes nicht sinnvoll / erforderlich. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.2 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	
	5. *Ich befürchte durch die Planung des Einkaufszentrums zusätzliche Belastungen mit Verkehrslärm und Emissionen wie Luftschadstoffe, die durch den Kfz-Verkehr hervorgerufen werden, der mit dem Einkaufszentrum entsteht.*	Zu 5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.6 „Verkehr“ und Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.20** **1.2.22** **1.2.26**
	6. *Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am Hafen mit einer Verkaufsfläche von 4.900 qm ist nicht erforderlich, da die Einzelhandelsstruktur des Stadtteils und der angrenzenden Stadtteile bewährt und in jeder Hinsicht ausreichend ist.* (…) *Auch das Einzelhandelskonzept stellt hier eine Versorgungsquote von 100% fest.*	Zu 6: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.7**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	7. D*urch die Ansiedlung werden zudem bisherige Einzelhandels-angebote in ihrer Existenz bedroht. Das Erfordernis für weitere Verkaufsflächen ist nicht gegeben. Vielmehr stellte auch der von der Fa. Stroetmann beauftragte Gutachter fest, dass zugunsten des wirtschaftlichen Erfolgs des Einkaufszentrums die beiden am Hansaring gelegenen Supermärkte nicht weiter bestehen würden.*	Zu 7: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.2 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.8**
	8. *Durch Verdrängungseffekte würden die bislang bestehende fußläufige Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten in erheblicher Weise beeinträchtigt werden. Viele AnwohnerInnen insbesondere ältere Menschen müssten deutlich längere Wege zurücklegen. Dies kann nicht Sinn und Zweck einer nachhaltigen Stadtplanung sein.*	Zu 8: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.3 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.9**
	9. *4.500 Menschen haben sich mit ihrer Unterschrift gegen das Planvorhaben ausgesprochen.*	Zu 9: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.1**
	10. *Im Übrigen rege ich an, die Aussagen der Gutachten zur Beeinträchtigung des vorhandenen Einzelhandels zu überprüfen. (...)*	Zu 10: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.4 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.10**
	11. *Die Verkehrsplanungen gehen von falschen Voraussetzungen aus. Schon heute ist der Hansaring als hauptsächliche Zufahrtsstraße voll belastet, und es kommt bereits heute - nicht nur in den Stoßzeiten - zu erheblichen Staus. Diese Entwicklung wird sich verstärken, wenn auf der Höhe/Ecke der heutigen Tankstelle am Hansaring eine Ampelanlage installiert wird. Hier ist mit einem Dauerstau zu rechnen.*	Zu 11: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 und 4.5 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.19**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	12. *Die Belastungen durch Lärm, CO2 und Feinstaub haben nicht allein die Anwohnerinnen des Hansarings zu tragen, sondern auch die Menschen in den derzeit noch verkehrsberuhigten Wohnvierteln beiderseits des Hansarings.*	Zu 12: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 5.4 „ Allgemeine Belange zu Immissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.26**
	13. *Prognostizierte „Entlastungen“ durch den Ausbau der B51/B481 bis zum Schifffahrter Damm, sind unrealistisch. Für die Finanzierung dieser Baumaßnahme stehen auf absehbare Zeit keine Mittel bereit. Die Straße über das Gelände der Firma „Scheiwe“ auf der Ostseite des DEK ist eine Privatstraße, kein Bestandteil des öffentlichen Straßennetzes und kann folglich nicht als Entlastung für den Hansaring berücksichtigt werden.*	Zu 13: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.4 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.16** **1.2.17**
	14. *Das Verkehrsgutachten wurde durch den Investor finanziert. Darin sehe ich eine deutliche Gefahr der Verquickung der Interessen des Auftraggebers mit den Ergebnissen des Gutachtens.*	Zu 14: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.2 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.2**
	15. *Ich rege an,* *- auf die Planung eines weiteren E-Centers der Firma Stroetmann zu verzichten,* *- das Gelände für den Bau von preiswertem Wohnraum zu nutzen und das bestehende Postgebäude zu erhalten und zu Wohnraum umzubauen.* *(…) Danach sollte der der überarbeitete Bebauungsplan erneut öffentlich ausgelegt werden.*	Zu 15: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.6**
	16. *- für die bestehenden Freiflächen Architekturwettbewerbe nach den Regularien des Wettbewerbsrechtes auszuloben und hierbei vor allem auch junge und internationale Büros mit einzubeziehen.*	Zu 16: Siehe Pkt. 4 dieser Stellungnahme. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt bzw. bezieht sich die Anregung auf Aspekte außerhalb des Bebau-**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
			ungsplans für die sich eine Beschlussfassung erübrigt. **1.2.126**
	17. - *Grundlage für alle Planungen muss der bestehende Masterplan für das Hafen-Areal werden; dieser Masterplan wird bei den jetzigen Verfahrensweisen meines Erachtens in unverantwortlicher Weise ignoriert.*	Zu 17: Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 535 ist aus dem Masterplan Stadthäfen Münster entwickelt und entspricht uneingeschränkt dessen städtebaulichen und nutzungsspezifischen Zielsetzungen für den Standort. Die Anregung ist unzutreffend. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**Der Anregung wird bezogen auf das Erfordernis des Masterplans als Planungsgrundlage gefolgt - der Anregung im Übrigen wird nicht gefolgt.** **1.2.127**
89	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Ich bin Mieter in der Emdener Straße und wohne hier seit mehr als zwei Jahrzehnten. Mit großer Sorge habe ich als Anwohner und damit Betroffener die diversen Planungsabsichten verfolgt, die auf eine gravierende Umgestaltung des gesamten Hafengebietes zielen. (...) Die Ansiedlung eines geplanten „Stadtbereichszentrums“ oder im Klartext eben Einkaufszentrum am Hafen ist in der projektierten Art überhaupt nicht erforderlich. Die bereits vorhandenen Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten im Viertel sind schon jetzt ausgezeichnet und decken den Bedarf auch für die Umgebung mehr als genug. Bau und Betrieb eines Einkaufszentrums in der beabsichtigten Dimension würden das Viertel und seine Bewohner in vielfältiger Weise erheblich zusätzlich belasten.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“ Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ und Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belangen zu Immissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.7** **1.2.128**
	2. *Schon heute ist der zweispurige Hansaring als Hauptverkehrsader des gesamten Gebiets klar überlastet. Diese Entwicklung wird bei Umsetzung des geplanten Projekts massiv verstärkt. (...)*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“ Pkt. 4.1 „Verkehr“ und Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belangen zu Immissionen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.1 der Stellungnahme 176A.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Bau und Betrieb des Einkaufszentrums sowie damit verbunden das gesteigerte Verkehrsaufkommen führen zwangsläufig auch zu weiteren Gesundheitsbelastungen durch Lärm und Abgase (...) für Anwohner und Besucher des Viertels. 3. *Ein rechtfertigendes Verkehrsgutachten - offenbar eine Auftragsarbeit des Investors - führt m.E. zu falschen Schlussfolgerungen. Die darin geäußerte Annahme, dass die örtliche Verkehrsbelastung durch das Hafencenter nicht wesentlich steigen wird, halte ich für nicht plausibel. Zumal für eine Bewertung der Problematik die nötige Gesamtsicht auf anstehende Entwicklungen im Viertel fehlt. So sind m.E. auch die kurzfristig anstehenden Maßnahmen sowie weitere Planungsabsichten in dem Gebiet unbedingt mit zu berücksichtigen.* *Relevant für die unmittelbare Verkehrsentwicklung auf dem ohnehin schon leidenden Hansaring dürften daher in absehbarer Zeit sein:* *Der gut 20monatige Neubau des Bahnhofs. (...) Neubau Schillerstraßenbrücke / Kanalerweiterung (...) Der geplante Bau von mehreren Hundert Wohnungen auf dem ehemaligen Osmo-Gelände (...)*	Zu 3: Mit Aktualisierung des Verkehrsgutachtens zum VBP Nr. 535 in Anpassung an die aktuellen Erhebungen im Zusammenhang mit der Fortschreibung/Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung Masterplan „Stadthäfen Münster“ der Stadt Münster sind alle aktuellen und zukünftigen Strukturmaßnahmen - einschließlich des Projektes Neuhafen auf dem ehem. OSMO-Gelände - in den jeweiligen Prognosejahren 2018 und 2025 erfasst und berücksichtigt. Mit zusätzlicher Aufweitung des Untersuchungsraumes nach Westen bis zum Kreuzungspunkt Albersloher Weg/Hansaring und nach Nordosten zum Kreuzungspunkt Wolbecker Straße/Hansaring sind planbedingte Auswirkungen auch für einen übergeordneten Planbereich in eine Abwägung eingestellt worden. Mit den vorgenommenen Aktualisierungen und Untersuchungen wurde der Anregung in diesem Punkt somit bereits entsprochen. Beeinträchtigungen durch Baustellen im Zusammenhang mit Bauvorhaben wie der Bahnhofsneubau, die Kanalerweiterung oder der Neubau der Schillerstraßenbrücke werden, auch wenn sie über mehrere Jahre andauern, grundsätzlich nicht in Verkehrsprognosen abgebildet oder berücksichtigt. Auch eine evtl. Ballung von mehreren großen Bauvorhaben auf einen Zeitraum ist als temporäre Beeinträchtigung bauleitplanerisch nicht relevant und kann zudem in seinen Auswirkungen auf Lärmimmissionen während der Bautätigkeit auch abschließend nicht bewertet werden. Mögliche Behinderungen des Verkehrsablaufs, negative	**1.2.22** **Dem Aspekt der Gesamtsicht der Entwicklungen wurde gefolgt - der Anregung im Übrigen wird nicht gefolgt.** **1.2.2** **1.2.11** **1.2.129**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		verkehrliche Auswirkungen oder weitere negative Faktoren aus Bautätigkeiten sind im bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren abzustimmen und nach Erfordernis über ein Baustellenmanagement auszuräumen. Innerhalb der logistischen Erfordernisse und Machbarkeiten sind die zu treffenden Maßnahmen zum Bestandteil der Baugenehmigung zu machen. Planungsrechtliche Belange im Sinne der Anregung werden davon nicht berührt. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.2 Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“, Pkte. 4.1 - und 4.3 „Verkehr“, Pkt. 5.3 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 11 der Stellungnahme 23.	
	4. *Selbst die im konkreten Fall großzügig mitgeplanten Parkflächen halte ich schon jetzt aufgrund eines mit der Gesamtentwicklung stetig weiter steigenden Parkdrucks für unzureichend. (...)*	Zu 4: Über die im Zusammenhang mit dem Planvorhaben geplante zusätzliche Errichtung einer öffentlichen Quartiersgarage mit ca. 220 Stellplätzen ist eine nachhaltige Verbesserung der Parkraumsituation und eine Reduzierung der Parkplatzsuchverkehre mit Entlastungswirkungen auch hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffen insbesondere in den kleineren Wohn- und Erschließungsstraßen zu erwarten. Ein weitergehendes Stellplatzangebot kann über das Planvorhaben nicht generiert werden und ist auch nicht Gegenstand der städtischen Zielsetzungen für den Standort und somit nicht Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanung. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.6 „Verkehr“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 11 der Stellungnahme 50.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.130**
	5. *Der vorgelegte Planentwurf stößt daher bei mir auf erhebliche Bedenken. Im Einzelnen rege ich an:*	Zu 5: Mit Umsetzung des Planvorhabens wird eine brachliegende rd. 21.000 m² große innerstädtische ehemalige Gewerbefläche	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Auf die Planung eines „überflüssigen“ Einkaufszentrums zu verzichten und eine bürgernahe, vor allem verkehrsberuhigte Neuplanung für das Areal vorzunehmen. Dieses Viertel sollte tatsächlich zukunftsträchtig entwickelt werden und braucht daher nicht mehr, sondern eindeutig weniger Verkehr. *Für das Gebiet sollte eine neutrale, gutachterliche Bewertung aller Optionen, vor allem aber möglicher Verkehrs- und Gesundheitsbelastungen durch neutrale Dritte vorgenommen werden.* *Vielleicht wäre kurzfristig auch eine Bau- und Realisierungssperre zumindest bis 2017 denkbar, (...)*	einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB zugeführt. Eine Entwicklung des Gebietes ohne ein Mehr an Verkehr ist unrealistisch. Die verkehrlichen Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Strukturwandel im Bereich der Münsteraner Stadthäfen sind zunächst auf der Ebene des Masterplans ‚Stadthäfen Münster‘ untersucht und die Verkehrsbelastungen als verträglich und über die bestehende und zukünftige verkehrliche Infrastruktur leistungsfähig abwickelbar bewertet. Die konkreten Auswirkungen des Planvorhabens wurden in einem anschließenden, separaten Verkehrsgutachten untersucht und im Ergebnis ebenfalls als verträglich bewertet. Darüber hinaus ist mit Umsetzung des Planvorhabens die Errichtung einer öffentlichen Quartiersgarage mit ca. 220 Stellplätzen mit positiven Wirkungseffekten auf die derzeit bestehende Parkraumsituation im Quartier verbunden. Mit den vorgenommenen Verkehrsuntersuchungen sind alle geplanten Struktur- und Infrastrukturmaßnahmen in den jeweiligen Realisierungsphasen berücksichtigt. Auf Grundlage der verkehrlichen Untersuchungen wurden die weitergehenden Auswirkungen des konkreten Planvorhabens auf die Lärm- und Luftschadstoffsituation sowie auf die Umweltbelange gutachterlich untersucht und in eine Bewertung und Abwägung eingestellt. Insgesamt ist die Verträglichkeit des Planvorhabens in den getroffenen städtischen Zielsetzungen zur Entwicklung des Standortes bestätigt, verbleibende planbedingte Erhöhungen der Verkehrs- und Immissionsbelastungen sind in Abwägung mit den Zielen einer geordneten Innenentwicklung hinnehmbar. Hinweise auf eine unvollständige oder einseitige Bewertung der Belange liegen nicht vor und sind fachlich unbegründet.	**1.2.131** **1.2.132** **1.2.133**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Die Sicherung der Entwicklungsziele des Masterplans ‚Stadthäfen Münster' erfolgt über die Beschlüsse der Bebauungspläne VBP Nr. 535 und BP Nr. 541 und der parallelen Anpassung des rechtswirksamen Flächennutzungsplans der Stadt Münster. Eine Veränderungssperre im Sinne des § 14 BauGB ist nur auf bestehendes Planungsrecht anwendbar und entspricht in den vorgetragenen Inhalten nicht den Zielsetzungen und Beschlüssen der Stadt Münster. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 1.2 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten", Pkt. 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen und Pkt. 3.1 „Einzelhandel".	
92	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: *1. Am Hafen sind ca. 4.900 m² Handelsfläche geplant, davon immer noch fast 4.000 m² Lebensmittelfläche. Da die geplanten Nebenflächen wirtschaftlich völlig überdimensioniert mit 2.300 m² geplant sind, muss zudem von einer „kalten" Erweiterung der LEH-Flächen in den Folgejahren ausgegangen werden.*	Zu 1: Mit dem Planvorhaben sollen u. a. großflächige Einzelhandelsnutzungen am Standort realisiert werden. Kern der Planung ist die Errichtung eines Verbrauchermarktes (E-Centers) mit einer Verkaufsfläche (VK) von 3.000 m² zuzüglich eines Getränkemarktes mit 400 m² VK, eines Lebensmitteldiscounters mit 900 m² VK sowie eines Drogeriefachmarktes mit 550 m² VK und einer Apotheke von 50 m² VK, einschließlich der erforderlichen Kundenstellplätze. Die planungsrechtliche Sicherung des Einzelhandelsprofils in den gutachterlich bestätigten Verträglichkeiten erfolgt über die Festsetzung maximal zulässiger Gesamtverkaufsflächen in Kombination mit sortimentsbezogenen maximalen Verkaufsflächenanteilen. Zusätzliche zentrentypische Sortimente laut der Anlage 1 zum LEP, Sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel (GV.NRW 2013, 420, 431) oder laut der Münsteraner Sortimentsliste dürfen als Randsortimente innerhalb definierter Obergrenzen angeboten werden. Mit den Festsetzungen wird den geltenden rechtlichen und landesplanerischen Vorgaben	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.134**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		uneingeschränkt und abschließend entsprochen, die Bestätigung der Vereinbarkeit des Planvorhabens mit den Zielsetzungen der Raumordnung/Landesplanung gemäß § 34 LPIG liegt als positive Stellungnahme der Bezirksregierung vor. Innerhalb der Festsetzungen sind Verkaufsflächenerweiterungen ausgeschlossen. Verkaufsflächen sind abschließend definiert und unabhängig von der Größe der Nebenraumflächen prüffähig und kontrollierbar. Konkret sind der festgesetzten maximalen Gesamtverkaufsfläche für den Lebensmittelvollsortimenter, Drogeriemarkt und Lebensmitteldiscounter von 4.900 m² nicht wie vorgetragen 2.300 m², sondern rd. 1.300 m² Nebenraumflächen zugeordnet. Die weiteren Erdgeschossflächenanteile von insgesamt ca. 1.500 m² sind den Dienstleistungs- und Gastronomienutzungen zugeordnet. Damit entspricht das Verhältnis von Verkaufs- zu Nebenraumflächen den unteren Standardflächenanteilen und ist der eher begrenzten Flächenverfügbarkeit geschuldet. Insgesamt ist der Vortrag einer kalten Verkaufsflächenerweiterung nicht zutreffend und fachlich unbegründet. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 3.1 und 3.2 „Einzelhandel“.	
	2. Bereits jetzt haben wir im Bereich Hansaring und Wolbecker Straße eine sehr gute Versorgung mit Lebensmitteln; gegenüber dem Gutachten von Junker und Kruse ist die Versorgung im Einzugsbereich schon jetzt um fast 4.000 m² gestiegen. Das vorliegende Gutachten spiegelt die Realität also gar nicht mehr wieder.	Zu 2: Mit der „**Ergänzenden Stellungnahme zur Untersuchung von Juni 2011 unter Berücksichtigung aktueller Rahmenbedingungen**“ Junker und Kruse Stadtforschung / Planung Dortmund, vom 03.09.2012 wurde eine Aktualisierung der „Städtebaulichen Wirkungsanalyse zu Einzelhandelsbausteinen im Bereich Münster – Hafen“ von Juni 2011 vorgenommen. In der Ergänzung wurden aktuelle VK-Flächenerweiterungen bestehender Märkte im relevanten Untersuchungsraum von rd. 1.500 m² sowie freiwerdende Verkaufsflächen infolge von Geschäftsaufgaben im	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.135**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Zusammenhang mit der Schlecker-Insolvenz von rd. 2.600 m² VK gutachterlich geprüft und in die Bewertung zur Verträglichkeit des Planvorhabens mit einbezogen. Die konkrete Zusammenstellung und Zuordnung der Flächenanteile ist der „Ergänzenden Stellungnahme“ zu entnehmen. Die „Ergänzende Stellungnahme“ war ebenfalls Bestandteil der Offenlage. Im Ergebnis ist festzustellen, dass auch vor dem Hintergrund der zwischenzeitlichen VK-Flächenerweiterungen und freiwerdenden Flächenpotentiale die Verträglichkeit des Planvorhabens nach wie vor gegeben ist. Der Vortrag ist somit nicht zutreffend. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass ein zwischenzeitliches Flächenwachstum mit einem in der Folge breiteren Bestandsangebot dazu führt, dass die im Rahmen der Wirkungsanalyse errechneten monetären Umsatzumverteilungen in der Relation zum Bestandsumsatz zu prozentual sinkenden Umverteilungsquoten führt und somit die Gesamtverträglichkeit eher verbessert.	
	3. Jeder weitere Quadratmeter LEH (Lebensmitteleinzelhandel) ist nur Verdrängungswettbewerb mit weitreichenden Folgen, die entsprechend im Gutachten von Junker und Kruse nicht ausreichend abgeschätzt wurden.	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 3.1, 3.2 und 3.4 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.8** **1.2.10**
	4. Die vorhandenen Lebensmittelläden auf der Wolbecker Straße, Hansaring und Warendorfer Straße sind für den jeweils benachbarten Einzelhandel unverzichtbar als Frequenzbringer. (...) Ein großes Einkaufszentrum wie jetzt geplant, zerstört diese Nahversorgungsstruktur, die vor dem Hintergrund des demographischen Wandels noch an Bedeutung gewinnen wird.	Zu 4: Die grundsätzliche Bedeutung der Nahversorgung wird richtig wiedergegeben, negative städtebauliche Auswirkungen auf den Versorgungsbereich Wolbecker Straße sind mit dem Planvorhaben gemäß vorliegenden Gutachten jedoch nicht verbunden. Die Stärkung der Versorgungssituation im Stadtquartier erfolgt nicht alleinig über die Entwicklung des Vorhabenstandortes. Mit der Neuerrichtung des Hauses Hansaring 46 - 48 wurde der ehem. REWE-Markt auf dem Grundstück u. a. durch einen	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.136**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		modernen Penny-Markt ersetzt. Der bestehende REWE-Markt am Hansaring ist zwar nicht Teil des zentralen Versorgungsbereiches, als integrierter Standort sollen Erweiterungsabsichten in die Großflächigkeit jedoch zu der strukturellen Aufwertung der Versorgungssituation mit beitragen können. Eine Stärkung des Versorgungsbereiches Wolbecker Straße westlich ist über bestehende Investitionsabsichten des dortigen REWE-Marktes abzusehen, Abwanderungen zum künftigen Hafencenter sind nicht zu erwarten. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 3.1 - 3.3 „Einzelhandel“	
	5. *Viele Menschen haben sich bereits gegen ein neues Einkaufszentrum geäußert (...). Außer Streichung von Schuh- und Textilgeschäft und gleichzeitiger Überdimensionierung der Nebenflächen hat die Fa. Stroetmann ihre Planung nach dem Hafenforum kaum geändert.*	Zu 5: Siehe Pkt. 1 dieser Stellungnahme sowie „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“ und „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2 der Stellungnahme 29 und Pkt. 2.2 der Stellungnahme 230.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.1** **1.2.47** **1.2.85**
	6. *Dagegen hat die Fa. Stroetmann ein Bauelement neu in die Planung aufgenommen, einen völlig überdimensionierten Turm. Während ansonsten Hochhäuser in Münster intensiv diskutiert werden und gleichzeitig viele kleine Kaufleute drangsaliert werden, (...), soll hier ein alles überragender Werbe-Turm einfach durchgewunken werden.*	Zu 6: Das Planvorhaben wird über zwei städtebauliche Dominanten geprägt, ein siebengeschossiges Wohn- und Bürogebäude im Eckbereich zum Hansaring und ein ‚Uhrenturm‘ an der südöstlichen Seite des Baukörpers A im rückwärtigen Grundstücksinnenbereich. Die Gebäudeelemente sind aus dem städtebaulichen Kontext entwickelt und betonen mit einer baulichen Höhe von jeweils rd. 25,00 m wichtige Wege- und Sichtachsen im Eingangsbereich des Planvorhabens vom Hansaring sowie in der Öffnung des Geländes zum Hafenweg. In der städtebaulich architektonischen Ausprägung wird - abseits von wirtschaftlichen Belangen - der neuen baulich-strukturellen und funktionalen Vernetzung des Quartiers über das Vorhabengrundstück in Richtung	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.137**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Stadthafen entsprochen. Mit der geplanten Höhenausbildung wird die angrenzende Bestandsbebauung mit vier Vollgeschossen zzgl. ausgebautem Dach lediglich um zwei Geschosse überschritten, mit einer Fußbodenhöhe im obersten Geschoss des Turmes von 21,00 m über OK-Gelände liegt die Höhe des Gebäudes unterhalb der Hochhausgrenze gemäß BauO NRW. Die Bezeichnung ‚Hochhaus' sowie direkte oder indirekte Bezüge zu anderen Bauvorhaben/Gebäuden in Münster sind aus städtebaulicher Sicht nicht gegeben und unbegründet. Das Gestaltungskonzept des Planvorhabens wurde über die Bewertung durch den Gestaltungsbeirat der Stadt Münster abwägend geprüft. Im Zuge der Bewertung wurde sogar eine weitere Erhöhung des Turms statt eine Verringerung der Gebäudehöhen diskutiert. Der Vortrag eines ‚Durchwinkens einer Hochhausbebauung' ist nicht zutreffend, vielmehr wurde die städtebaulich architektonische Ausgestaltung des Gebäudes im Kontext der bestehenden Stadtstrukturen als für den Standort richtig und angemessen durch den Fachausschuss bestätigt.	
	7. *Die Realisierung eines Einkaufszentrums ist hier nicht nur überflüssig (vorhandene Versorgungskapazitäten schon über 100%), sondern auch nicht gewünscht (...) und führt zur Zerstörung wichtiger Nahversorgungsstrukturen in angrenzenden Stadtbereichszentren und damit zur Verminderung der Lebensqualität in den umliegenden Stadtvierteln.*	Zu 7: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten", Pkt. 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen" sowie Pkte. 3.1 und 3.2 „Einzelhandel".	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.1** **1.2.5** **1.2.7** **1.2.8**
	8. *Stadtplanung wird hier am Hafen bislang gegen die Bevölkerung vor Ort gemacht. Berücksichtigt man die zusätzlich eingeplanten Lärm- und Luft-Emissionen, werden die hier wohnenden Anlieger sogar direkt geschädigt. (...)*	Zu 8: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten", Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen".	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.1** **1.2.22**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	9. *Hier besteht die einmalige städtebauliche Chance ein großes innerstädtisches Gebiet zu entwickeln mit der und für die Bevölkerung in Münster. Benötigt wird dringend bezahlbarer Wohnraum und öffentlich nutzbare Flächen, statt Beton- und Konsum-Wahnsinn.*	Zu 9: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4**
	10. *Wir bitten die Stadt hier nicht eine Planung in Zement zu gießen, die für Jahrzehnte die Lebensqualität großräumig beeinträchtigt, die zusätzlich Verkehrsströme und damit Lärm und Schmutz in ein schon stark belastetes Stadtviertel bringt und die Chancen verbaut.*	Zu 10: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 4.3 „Verkehr“ und Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.5** **1.2.11** **1.2.22**
	11. *Wir bitten die Politik und Investoren in einen echten Dialog zurückzukehren, in dem berechtigte Anliegen der Menschen in den verschiedenen Stadtvierteln insbesondere ihre Lebensqualität bei der weiteren Planung Berücksichtigung finden (...) das Einzelhandelskonzept der Stadt Münster insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Nahversorgung zu überarbeiten.*	Zu 11: Planerische Leitlinien und Projekte werden nicht bindend durch Bürgerabstimmung oder durch vielfältige Bürgerinnen- und Bürgermeinung entschieden, sondern unterliegen der Abwägung zahlreicher Belange. Über den Masterplan und das Hafenforum ist eine qualifizierte Abwägung auch alternativer Nutzungen für den Standort erfolgt, über den politischen Beschluss zum Masterplan und den Aufstellungsbeschluss zum VBP Nr. 535 durch den Rat der Stadt als repräsentatives Gremium für alle Bürgerinnen und Bürger in Münster wurden die vorliegenden Entwicklungsziele willentlich als alleinige handlungsleitende Grundlage für den Standort dokumentiert und festgeschrieben. Die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Verkehrs-, Lärm-, Luftschadstoffsituation sowie auf die Umweltbelange wurden ausführlich und abschließend gutachterlich bewertet, geeignete Minderungs- und Schutzmaßnahmen aufgezeigt und planungsrechtlich gesichert. Die städtebauliche Verträglichkeit der geplanten Einzelhandelsnutzungen in Bezug auf die bestehenden zentralen Versorgungsbereiche wurde gutachterlich bestätigt, eine	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.138** **1.2.139**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Überarbeitung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster ist in diesem Punkt unbegründet. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“ und Pkt. 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	
105	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Für die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am Hafen mit einer Verkaufsfläche von 4.900 m² besteht keine Erforderlichkeit, da die Einzelhandelsstruktur des Stadtteils und der angrenzenden Stadtteile sich bewährt hat und in jeder Hinsicht ausreichend ist. (…) Auch das Einzelhandelskonzept stellt hier eine Versorgungsquote von 100% fest. Das Erfordernis für weitere Verkaufsflächen ist somit nicht gegeben. (...)*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.7**
	2. *Zudem werden durch die Ansiedlung bisherige Einzelhandelangebote in ihrer Existenz bedroht.*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.2 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.8**
	3. *Durch Verdrängungseffekte würde die bislang bestehende fußläufige Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten in gravierender Weise beeinträchtigt werden. (...) Dies kann nicht im Sinne einer nachhaltigen Stadtplanung sein.*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.3 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.9**
	4. *Gegen die Planung dieses Einkaufszentrums haben sich 4.500 Menschen mit Unterschrift ausgesprochen.*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.1**
	5. *Des Weiteren rege ich an, die Aussagen der Gutachten des vorhandenen Einzelhandels zu überprüfen. (...)*	Zu 5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“ Pkt. 3.4 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.10**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	6. *Die Verkehrsplanung geht von falschen Voraussetzungen aus. Schon heute ist der Hansaring als hauptsächliche Zufahrtsstraße voll belastet. Es kommt bereits heute - nicht nur zu den Stoßzeiten - zu erheblichen Staus. Diese Entwicklung wird verstärkt, wenn auf Höhe / Ecke der heutigen Tankstelle am Hansaring eine Ampelanlage installiert wird. Dies wird zu einem Dauerstau führen.*	Zu 6: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 und 4.5 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.19**
	7. *Die Belastung durch Lärm und Feinstaub haben nicht nur allein die Anwohner des Hansarings zu tragen, sondern auch die Anwohner in den derzeit noch verkehrsberuhigten Wohnvierteln des Hansaring.*	Zu 7: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.26**
	8. *Die Prognose auf „Entlastungen“ durch den Ausbau der B51/B481 bis zum Schifffahrter Damm sind als unrealistisch zu sehen. Für die Realisierung dieser Baumaßnahme stehen auf absehbare Zeit keine Mittel zur Verfügung. Die Straße über das Gelände der Fa. Scheiwe auf der Ostseite des DEK ist eine Privatstraße, kein Bestandteil des öffentlichen Straßennetzes und kann folglich nicht als Entlastung für den Hansaring herangezogen werden.*	Zu 8: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.4 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.16** **1.2.17**
	9. *Die Verkehrsuntersuchung wurde durch den Investor finanziert. Hierin sehe ich eine eklatante Gefahr der Interessenverquickung des Auftraggebers mit den Ergebnissen des Gutachtens.*	Zu 9: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.2 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.2**
	10. *Ich rege an,* *- auf die Planung eines weiteren Einkaufscenters der Fa. Stroetmann zu verzichten* *- das Gelände für den Bau von preiswertem Wohnraum zu nutzen und das bestehende Postgebäude zu erhalten und zu Wohn-*	Zu 10: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.6**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	raum umzubauen. *Danach soll der überarbeitete Bebauungsplan erneut öffentlich ausgelegt werden.*		
107	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Die Verkehrsplanungen gehen von falschen Voraussetzungen aus. Schon heute ist der Hansaring als hauptsächliche Zufahrtsstraße voll belastet (lt. Verkehrsprognose ca. 17.000 Fahrten pro Tag), und es kommt immer wieder - und das nicht nur zu den Stoßzeiten, (...) - zu erheblichen und immer wiederkehrenden Staus. Diese Lage wird sich durch die ausliegende Verkehrsprognose zusätzlich erheblich verschärfen.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 und 4.3 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11**
	2. *Kfz-Verkehr verursacht massiv Lärm, gerade wenn - wie vor meinem Haus neu geplant - vor einer Ampel gehalten, angefahren und abgebogen werden muss. Parkplatzsuchverkehr, Türenschlagen etc. kommt hinzu.*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 6.2 und 6.3 „Schallimmissionen“.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen - eine Beschlussfassung erübrigt sich.**
	3. *Auch die Schadstoffsituation und die damit verbundenen Gesundheitsgefahren - insbesondere durch Feinstäube und Stickoxide - werden sich weiter verschärfen. Hier sind wir als direkter Nachbar des geplanten „Hafencenters“ besonders stark betroffen.*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ und Pkt. 7.1 „Luftschadstoffe“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.30**
	4. *Diese Entwicklung wird sich verstärken, wenn die geplante Ampelanlage installiert wird. Hier ist mit einer erheblichen Dauerstausituation auf dem Hansaring zu rechnen. Für mein Haus würde dies zudem bedeuten:* *- Erschwerte Einfahrt auf die private Parkfläche vor meinem Haus. (...) Ausfahrt auf den Hansaring nur noch schwer und unter Gefahren für einen selbst und den fließenden Verkehr möglich* *- Beeinträchtigung der gesamten Verkehrssituation*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.5 „Verkehr“. Darüber hinaus sind Beeinträchtigung der Wegebeziehungen und Verkehrsabläufe im Gebäudevorbereich zum Hansaring durch ein Aufweiten des Straßenraumes und Heranrücken der Straße an die Gebäude infolge des Kreuzungsneubaus mit Blick auf die verbleibende Gehwegbreite einschließlich Radweg von rd. 6,00 m ebenfalls nicht gegeben. Der Kreuzungsneubau entspricht uneingeschränkt den Maßgaben der RASt06 der Forschungsge-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.19** **1.2.140**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	- Durch vermehrten Platzbedarf der einzelnen Fahrspuren näheres Heranrücken der Straße an mein Haus *Ich halte diese Verkehrsregelung aufgrund der vorgenannten Punkte für nicht akzeptabel, (...)*	sellschaft für Straßen und Verkehrswesen.	
	5. *Prognostizierte Entlastungen durch den Ausbau der B51/B481 bis zum Schifffahrter Damm, sind unrealistisch. Für die Finanzierung dieser Baumaßnahme stehen auf absehbare Zeit keine Mittel bereit. Die Straße über das Gelände der Firma „Scheiwe" auf der Ostseite des Dortmund-Ems-Kanals ist eine Privatstraße, kein Bestandteil des öffentlichen Straßennetzes und kann folglich nicht als Entlastung für den Hansaring berücksichtigt werden.*	Zu 5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 4.4 „Verkehr".	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.16** **1.2.17**
	6. *Das Verkehrsgutachten wurde durch den Investor finanziert. Darin sehe ich eine deutliche Gefahr der Verquickung von Interessen des Auftraggebers mit den Ergebnissen des Gutachtens.*	Zu 6: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 1.2 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten".	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.2**
	7. *(...) Die Verkehrsprognose ist unplausibel, Ihre Datengrundlagen sind unklar, die Rechengänge nicht nachvollziehbar. (...) Sie sind schon deshalb fehlerhaft und werden zurückgewiesen.*	Zu 7: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 4.2 „Verkehr".	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.12**
	8. *In naher Zukunft ist gerade für mein Haus mit gesundheits- und damit grundrechtsrelevanten Lärmbelästigungen zu rechnen. Die Stadt hat als Teil des Staates zuvorderst dafür zu sorgen, dass der Grundrechtsschutz garantiert wird. Sie will dem nachkommen, indem sie im Plangebiet selbst teils passiven Schallschutz festsetzt. Das gilt aber nur für das Plangebiet selbst. Für mein Haus, was der größten Belastung ausgesetzt ist, erfolgt jedoch kein Schutz, da es nicht Teil des Plangebietes ist.*	Zu 8: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen" sowie Pkte. 6.1 und 6.4 „Schallimmissionen". Anmerkung: Die Gebäude/Fassaden, für die die Anspruchsvoraussetzungen auf passive Ausgleichsmaßnahmen über den baulichen Eingriff in den Hansaring bzw. auf freiwillige Lärmminderungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger gegeben sind, sind dem **schalltechnischem Bericht Nr. LL5683.2/02** und der **Ergänzung vom 31.03.2015** bzw. dem **Schalltechnischen Be-**	**Dem Belang nach passivem Schallschutz auch außerhalb des Plangebietes wird teilweise gefolgt - der Anregung im Übrigen wird nicht gefolgt.** **1.2.24** **1.2.27** **1.2.28**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		richt Nr. LL5683.4/01 vom 23.04.2015 der ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen zu entnehmen, die Regelungen dazu sind in § 21 des Durchführungsvertrags zum VBP Nr. 535 niedergelegt (Auflistung s.a. „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 6.4 „Schallimmissionen)“.	
	9. *Neben der Lärmbelästigung ist für mein Haus durch das erhöhte Verkehrsaufkommen zusätzlich mit einer Erhöhung der Feinstaubbelastung zu rechnen. Demnach kann davon ausgegangen werden, dass für die Luftschadstoffe die gesetzlichen Höchstgrenzen nicht eingehalten werden können.*	Zu 9: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ sowie Pkte. 7.1 und 7.2 „Luftschadstoffe“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.30**
	10. *Das Bauvorhaben mit der geplanten Tiefgarage greift in den Grundwasserspiegel ein. Dies kann zu massiven Nachteilen für mein Haus führen, wie plötzlich ansteigendes Wasser, Vernässung oder auch das Gegenteil Austrocknen. Hierdurch können erhebliche Bauschäden provoziert werden, die schlechtesten falls die Standsicherheit meines Gebäudes in Frage stellen können.*	Zu 10: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 9.1 „Grundwasser“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.35**
	11. *Durch die geplante strikte Trennung von Einkaufscenter (Stroetmann-Gelände) und Wohnbebauung (altes Osmo-Gelände) wird eine einmalige Chance zur ganzheitlichen Überplanung des gesamten Areals verwirkt. Städtebaulich würde es sich geradezu anbieten, das an den Peripherien des Areals sowohl zur Nordseite (Hansaring) als auch zur Ostseite (Schillerstraße) ausschließlich Wohnbebauung und in der Mitte und Richtung Süden (Hafenweg) eine Mischnutzung bestehend aus Wohnen, Einkaufen und kultureller Nutzung verwirklicht werden würde. Zudem würde das eine intelligentere Wegeführung und verbesserte Grünnutzung eröffnen. Den jetzigen Besitzverhältnissen spricht dies entgegen, die zuständigen städtischen Gremien soll-*	Zu 11: Um dem strukturellen Wandel im Bereich der Münsteraner Stadthäfen aktiv zu begegnen und eine geordnete städtebauliche Entwicklung sicherzustellen hat in Ausübung ihrer gemeindlichen Planungshoheit und im Auftrag des Rates die Verwaltung der Stadt Münster einen Masterplan „Stadthäfen Münster“ erarbeitet und über diverse Informations- und Beteiligungsverfahren in die öffentliche Diskussion gestellt. Nach einem Anpassungsprozess unter Beteiligung der Bürger/-innen wurden die Entwicklungsziele des Masterplans durch politische Beschlüsse als handlungsleitende Grundlage für die vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung mehrheitlich beschlossen. Die vorgetragene Anregung suggeriert eine einseitige Planungsabsicht abseits gemeindlicher	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.141** **1.2.142**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	ten eingreifen, Möglichkeiten im Sinne der Allgemeinheit erarbeiten und den Grundstücksbesitzern durch intelligente Lösungsansätze, wie z.B. Grundstückstausch die Voraussetzungen eröffnen, eine für die Stadt und das Ostviertel einmalige und vorteilhafte Situation zu ermöglichen unter Beibehaltung der eigenen Interessen.	Entwicklungsziele, dies wird als nicht zutreffend zurückgewiesen. Das Planvorhaben entspricht in vollem Umfang den dokumentierten Entwicklungszielen und Beschlüssen für den Standort. Ein ‚Eingreifen' städtischer Gremien ist unbegründet, eine Neuüberplanung entgegen den beschlossenen Entwicklungszielen würde dem Erfordernis einer kommunalen Planungssicherheit bei der wichtigen Umstrukturierung der Stadthäfen entgegenstehen und den laufenden Planungs- und Entwicklungsprozess auch der angrenzenden Planbereiche empfindlich stören. Im Gegensatz zu den Ausführungen in der Anregung sieht das Planvorhaben eine gemischte Nutzungsstruktur vor. Entgegen den bisherigen Bestandsstrukturen sind vielfältige neue Wegebeziehungen auch in das benachbarte Wohnprojekt ‚Neuhafen' zukünftig möglich. Projekt- und damit investorenbezogene Planungsverfahren sind gängige Praxis bundesweit und in Münster und im BauGB verankert. Insbesondere bei städtebaulichen Großprojekten ist heute eine Umsetzung von Planungsideen ohne Investoren nicht denkbar (vgl. auch Entwicklungen und Umstrukturierungen in der Münsteraner Altstadt). Mit der Umsetzung des Projektes und dem Vorhabenbezug werden nicht einseitig Investoreninteressen bedient und die Stadt verliert weder ihre Einflussnahme noch ihre kommunale Planungshoheit. Dabei ist die Eigentümerstruktur für die Festlegung der Planungsinhalte und -ziele nicht entscheidend. Der Vorhabenträger setzt unabhängig von den Aspekten Nutzungsmischung, öffentliches Parken und nachhaltige Optimierung des Einkaufsangebotes ein mit den Zielrichtungen der Stadt kongruentes Planungsziel projektgerichtet um.	

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“ und Pkte. 2.1 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belangen / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	
	12. *Ich rege an,* *- auf die Planung des E-Centers der Firma Stroetmann in vorliegender Form zu verzichten* *- Auf die Planung einer neuen Ampelanlage im Bereich der heutigen Tankstelle bzw. meines Hauses zu verzichten* *- das gesamte Areal inklusive des Osmo-Geländes wie in Punkt 4* (Anmerkung: hier Pkt. 11) *neu zu überplanen* *Danach sollte der überarbeitete Bebauungsplan erneut öffentlich ausgelegt werden.*	Zu 12: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ und Pkte. 4.5 und 4.7 „Verkehr“ sowie Abwägung zu Pkt. 11 dieser Stellungnahme.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.142**
113	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Die Verkehrsplanungen gehen von falschen Voraussetzungen aus. Schon heute ist der Hansaring als hauptsächliche Zufahrtsstraße voll belastet und es kommt bereits heute - nicht nur in den Stoßzeiten - zu erhebliche Staus, da laut ausliegender Verkehrsprognose ca. 3.900 Kfz-Fahrten pro Tag hinzukommen werden. Hier ist auf dem Hansaring dann mit einem Dauerstau in beiden Richtungen zu rechnen.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 - 4.3 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.19**
	2. *Dieser Dauerstau wird sich ebenfalls auf die Kreuzung Albersloher Weg / Hansaring auswirken, die für mich als Bewohner der Bremer Straße somit nur noch sehr schwierig zu befahren sein wird. Die Überquerung der Kreuzungen wird in meinen Augen insbesondere in Stoßzeiten fast unmöglich.* *Bereits heute staut sich der Verkehr (...) bis vor meiner Haustür auf der Bremer Straße. Das Hafencenter wird zusätzliche Fahr-*	Zu 2: Gemäß vorliegenden Verkehrsgutachten zum VBP Nr. 535 liegt die DTV Belastung in der Bremer Straße im Anschlusspunkt zum Kreuzungsbereich Albersloher Weg/Hansaring zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Hafencenters im Jahr 2018 in der Betrachtung mit und ohne Planvorhaben bei jeweils 8.000 Kfz/24h. Auswirkungen des Planvorhabens auf die Verkehrsbelastung in der Bremer Straße sind demnach allenfalls gering und	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.19**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	ten anziehen (warum allerding nur 1.377 Kfz-Neuverkehre angenommen werden, ist mir unverständlich), Was die Stauung an der eben benannten Kreuzung noch verstärken wird. Somit erschwert sich die Querung der Kreuzung weiter.	unterhalb der Nachweisgrenze. Der Vortrag einer weiteren Erhöhung der Staubelastung in der Bremer Straße infolge des Planvorhabens ist unbegründet und wird zurückgewiesen. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 - 4.3 „Verkehr“.	
	3. *Prognostizierte „Entlastungen“ durch den Ausbau der B51/B481 bis zum Schifffahrter Damm, sind unrealistisch. Für die Finanzierung dieser Baumaßnahme stehen auf absehbare Zeit keine Mittel bereit. Die Straße über das Gelände der Firma „Scheiwe“ auf der Ostseite des DEK ist eine Privatstraße, kein Bestandteil des öffentlichen Straßennetzes und kann folglich nicht als Entlastung für den Hansaring berücksichtigt werden.*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.4 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.16** **1.2.17**
	4. *Das Verkehrsgutachten wurde durch den Investor finanziert. Darin sehe ich eine deutliche Gefahr der Verquickung von Interessen des Auftraggebers mit den Ergebnissen des Gutachtens.*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.2 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.2**
	5. *(...) Die Verkehrsprognose ist unplausibel, ihre Datengrundlagen sind unklar, die Rechengänge nicht nachvollziehbar. (...) Sie sind schon deshalb ebenfalls fehlerhaft und werden zurückgewiesen.*	Zu 5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.2 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.12**
	6. *Ich halte die Planung für ein Einkaufszentrum in dieser Größe für nicht erforderlich. Weitere großflächige Einkaufsmöglichkeiten werden dort nicht benötigt. Ein großer Verbrauchermarkt befindet sich keine 100 m entfernt auf der anderen Straßenseite des Hansarings. Ein Discounter befindet sich 50 m in die andere Richtung. Was tatsächlich benötigt wird, sind bezahlbare und öffentlich nutzbare Flächen für kulturelle und kreative Aktivitäten. Die*	Zu 6: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.2 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ und Pkt. 3.1 - 3.3 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.7** **1.2.8** **1.2.9**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Größe des Einkaufszentrums führt in meinen Augen zu einem Aussterben von Einzelhändlern auf der Wolbecker Straße, das einkaufen zu Fuß würde für mich erheblich schwieriger werden, (...). 7. *Ich rege daher an, die Planung des „Hafencenters" insbesondere in den Punkten Verkehr und Einzelhandel noch einmal grundlegend zu überprüfen, um die von mir genannten Bedenken entsprechend zu berücksichtigen.*	Zu 7: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 1.2 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten", Pkt. 3.4 „Einzelhandel" und Pkt. 4.2 „Verkehr" sowie „Teil II - Einzelabwägung", Pkt. 11 der Stellungnahme 23.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.120**
136	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Das gesamte Planvorhaben ist in diesem Umfang nicht erforderlich. Zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten (Rewe, Penny) befinden sich bereits am Hansaring. (...) Zudem sind in nächster Nähe (kleinere) Einzelhandelsgeschäfte an der Wolbecker Straße, die durch die Existenz eines so großen Zentrums sicherlich in Bedrängnis kämen.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkte. 3.1 und 3.2 „Einzelhandel".	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.7** **1.2.8**
	2. *Das geplante Einkaufszentrum wird sich unmittelbar auf die Lebensqualität in den bereits bestehenden und angrenzenden Wohngebieten (...) negativ auswirken. (...)* *- Verkehrsbelastung: (...) Man muss in den Wohngebieten mit Rückstaus rechnen; auch steigt das Unfallrisiko.* *- Lärmbelastung: Das gestiegene Verkehrsaufkommen wird mehr Lärm verursachen. Auch die Schadstoffsituation und die damit verbundenen Gesundheitsgefahren werden sich in den anliegenden Wohngebieten weiter verschärfen.* *- Verkehrsanalyse: Die örtliche Verkehrs- und damit Lärm- und Schadstoffbelastung ist bereits jetzt sehr hoch. Die Belastung durch die Baustellen B51 und Kanalerweiterung können im Umfang noch gar nicht abgeschätzt werden.*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen", Pkte. 4.1 - 4.7 „Verkehr", Pkt. 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen", Pkt. 7.1 „Luftschadstoffe" sowie „Teil II - Einzelabwägung", Pkt. 3 der Stellungnahme 89.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.5** **1.2.11** **1.2.20** **1.2.21** **1.2.22** **1.2.26** **1.2.30** **1.2.129**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	3. *Die Stadt hat in ihrer eigenen Publikation „Wohnstandort-Entwicklung Münster“ des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsplanung vom Oktober 2010 der Gewinnung von bezahlbarem und lebenswertem Wohnraum höchste Priorität eingeräumt. (...)* *Die den Bebauungsplan betreffenden Flächen würden sich für die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum eignen. Das gesamte Viertel beginnt den Charakter einer kulturellen/kreativen Gegend zu erhalten (...) Eine andere „kreative“ Nutzung der Osmo-Hallen oder auch des Postgebäudes erscheint viel passender und würde sich homogener in den Charakter des Viertels einfügen. Ein großer Einkaufskomplex wird die bisherige Entwicklung eines lebendigen, sozialen und öffentlichen neuen Stadtteils verhindern. (...)* *Als Bewohner des Hansaviertels erscheint mir - statt der Errichtung eines Einkaufszentrums - die Erarbeitung eines neuen. anderen Konzepts sinnvoll, das bezahlbaren Wohnraum, öffentliche Grünflächen und Kulturangebot miteinander verbindet und damit Münster auch weiterhin „lebenswert“ macht.*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.6** **1.2.53**
144	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am Hafen mit einer Verkaufsfläche von 4.900 m² ist nicht erforderlich, da die Einzelhandelsstruktur des Stadtteils und der angrenzenden Stadtteile bewährt und in jeder Hinsicht ausreichend ist.* (…) *Auch das Einzelhandelskonzept stellt hier eine Versorgungsquote von 100% fest. Das Erfordernis für weitere Verkaufsflächen ist nicht gegeben. (...)*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.7**
	2. *Durch die Ansiedlung werden zudem bisherige Einzelhandelsangebote in ihrer Existenz bedroht.*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.2 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.8**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	3. *Durch Verdrängungseffekte würde die bislang bestehende fußläufige Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten in erheblicher Weise beeinträchtigt werden. (...)*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.3 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.9**
	4. *Meiner Meinung nach stellt das Alternativkonzept der Hafenvereine einen sehr ordentlichen Kompromiss zwischen weiterer Einkaufsmöglichkeit und neuem Wohnraum dar. Eine Zweigstelle des Wochenmarkts in Form des alten Hafenmarkts in den Osmohallen oder eines Bauern- / Biomarktes würde dem Viertel vielmehr gerecht werden und ebenso die Versorgung - vor allem qualitativ - ergänzen.*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37, Pkt. 2.3 der Stellungnahme 462 und Pkt. 2.1 der Stellungnahme 230.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.53** **1.2.84** **1.2.112**
	5. *4.500 Menschen haben sich mit ihrer Unterschrift gegen die Planung für dieses Einkaufszentrum ausgesprochen.*	Zu 5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.1**
	6. *Im Übrigen rege ich an, die Aussagen der Gutachter zur Beeinträchtigung des vorhandenen Einzelhandels zu überprüfen. (...)*	Zu 6: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.4 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.10**
	7. *Die Verkehrsplanungen gehen von falschen Voraussetzungen aus. Schon heute ist der Hansaring als hauptsächliche Zufahrtsstraße voll ausgelastet/belastet und es kommt bereits heute - nicht nur in den Stoßzeiten - zu erheblichen Staus. Diese Entwicklung wird sich verstärken, wenn auf der Höhe/Ecke der heutigen Tankstelle am Hansaring eine Ampelanlage installiert wird.*	Zu 7: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 und 4.5 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.19**
	8. *Die Belastungen durch Lärm, CO^2 und Feinstaub haben nicht allein die AnwohnerInnen des Hansarings zu tagen, sondern auch die Menschen in den derzeit noch verkehrsberuhigten Wohnvierteln beiderseits des Hansarings.*	Zu 8: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.26**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	9. *Prognostizierte „Entlastungen“ durch den Ausbau der B51/B481 bis zum Schifffahrter Damm, sind unrealistisch. Für die Finanzierung dieser Baumaßnahme stehen auf absehbare Zeit keine Mittel bereit. Auch ist unklar ob die bisherigen Planungen der Klage vor dem Oberverwaltungsgericht standhalten. Sollten die Klagen nicht abgewiesen werden, muss es zu einem neuen Planungsprozess kommen, der von neuer langfristiger Dauer sein kann. Die Straße über das Gelände der Firma „Scheiwe“ auf der Ostseite des DEK ist eine Privatstraße, kein Bestandteil des öffentlichen Straßennetzes und kann folglich nicht als Entlastung für den Hansaring berücksichtigt werden.*	Zu 9: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.4 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.16** **1.2.17**
	10. *Das Verkehrsgutachten wurde durch den Investor finanziert. Darin sehe ich eine deutliche Gefahr der Überschneidung der Interessen des Auftraggebers mit den Ergebnissen des Gutachtens.*	Zu 10: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.2 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.2**
	11. *Der vorgelegte Planentwurf begegnet in mehrfacher Hinsicht rechtlichen und tatsächlichen Bedenken. Der Entwurf geht vor allem an den Wünschen der direkten und indirekten Bewohner des Hansa-/Hafen- und Erphoviertels vorbei. (...) Bauernmarkt würde zudem das Profil und den Charme des Viertels weiter erhöhen (...) Ein Projekt wie das geplante E-Center ist dagegen absolut austauschbar und (...) überflüssig.*	Zu 11: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.1** **1.2.5** **1.2.6** **1.2.7** **1.2.53** **1.2.103**
	12. *Ich rege an,* *- auf die Planung eines weiteren E-Centers der Firma Stroetmann zu verzichten,* *- das Gelände für den Bau von preiswertem Wohnraum zu nut-*	Zu 12: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.6**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	zen und das bestehende Postgebäude zu erhalten und z.T. zu Wohnraum umzubauen, *(…) Danach sollte der überarbeitete Bebauungsplan erneut öffentlich ausgelegt werden.*	.	
	13. - zu prüfen inwieweit die Vorschläge bzw. das Alternativkonzept der Hafenvereine (...) umsetzbar und vor allem für das ganze Viertel verträglicher ist.	Zu 13: Die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Verkehrs-, Lärm- und Luftschadstoffsituation sowie auf die Umweltbelange sind umfassend und abschließend gutachterlich untersucht worden und ist die Verträglichkeit des Vorhabens in der Abwägung städtebaulicher Belange und der Belange zum Gesundheitsschutz innerhalb gesicherter Minderungs- und Schutzmaßnahmen gewährleistet. Mit dem Planvorhaben wird den formulierten Entwicklungszielen des Masterplans „Stadthäfen Münster“ und den Beschlüssen zur Umsetzung der Ziele in die vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung uneingeschränkt entsprochen. Eine Neuüberplanung entgegen den beschlossenen Entwicklungszielen ist unbegründet und würde dem Erfordernis einer kommunalen Planungssicherheit bei der wichtigen Umstrukturierung der Stadthäfen entgegenstehen und den laufenden Planungs- und Entwicklungsprozess auch der angrenzenden Planbereiche empfindlich stören. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“, Pkt. 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2 der Stellungnahme 29 und Pkt. 2.2 der Stellungnahme 230.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.143**
	14. - den alten Hafenmarkt / Bauernmarkt aus den Osmo-Hallen in einer der Osmo-Hallen, auf dem Gelände der Post, im Spänebunker wiederzubeleben.	Zu 14: Die vorgetragene Anregung entspricht nicht den Nutzungszielen für den Vorhabenstandort bzw. liegen die benannten Flächen außerhalb des Geltungsbereiches des vorhabenbezoge-	**Der Anregung wird nicht gefolgt bzw. betrifft die Anregung Aspekte außer-**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		nen Bebauungsplans. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.1 der Stellungnahme 230.	**halb des Bebauungsplanes für die sich eine Beschlussfassung erübrigt.** **1.2.6** **1.2.53**
147	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Ich befürchte durch die Planung des Einkaufszentrums zusätzliche Belastungen mit Verkehrslärm und Emissionen wie Luftschadstoffe, die durch den Kfz-Verkehr hervorgerufen werden, der mit dem Einkaufszentrum entsteht. Des Weiteren schlägt die Stadtverwaltung dem Rat der Stadt Münster eine „Sozialgerechte Bodennutzung für Münster“ vor(...). Die dort genannten Ziele wie „Stadt für alle“ und „ für Münster als Stadt im Gleichgewicht, die für junge Familien und Senioren, für Studierende und Erwerbstätige, für Mieter, Eigentümer und Investoren gleichermaßen attraktiv ist“ stehen im Wiederspruch zu dieser geplanten Bodennutzung. In dem Bebauungsplan geht es allein um die Interessen eines Investors und Verdrängungswettbewerb, die nicht im Interesse der Anwohner sind.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“, Pkt. 2.2 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ und Pkte. 5.1 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2 der Stellungnahme 21. Das Modell bzw. Konzept „Sozialgerechte Bodennutzung in Münster“ bezieht sich auf Projekte der Wohnbaulandentwicklung. Mit diesem Modell wird bei Wohnbaulandentwicklung ein Maßstab an die Ausweisung von gefördertem und förderfähigem Wohnraum gesetzt. Ziel des Konzeptes ist es nicht, mit jedweder Projektentwicklung in Münster eine Wohnbaulandentwicklung zu erreichen. Insbesondere Projekte an stadtstrukturell und lagebezogen richtiger Stelle dürfen durch dieses Programm nicht verhindert werden. Ein Widerspruch des Planvorhabens zu einer ausgewogenen sozialen (Boden-)Nutzung und zu den wohnungspolitischen Zielsetzungen der Stadt Münster ist entsprechend nicht gegeben.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.20** **1.2.22** **1.2.26** **1.2.144**
	2. *Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am Hafen mit einer Verkaufsfläche von 4.900 m² ist nicht erforderlich, da die Einzelhandelsstruktur des Stadtteils und der angrenzenden Stadtteile bewährt und in jeder Hinsicht ausreichend ist. (…) Auch das Einzelhandelskonzept stellt hier eine Versorgungsquote von 100%*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.7**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	fest. Das Erfordernis für weitere Verkaufsflächen ist nicht gegeben (...)		
	3. *Durch die Ansiedlung werden zudem bisherige Einzelhandelsangebote in ihrer Existenz bedroht.*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.2 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.8**
	4. *Durch Verdrängungseffekte würde die bislang bestehende fußläufige Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten in erheblicher Weise beeinträchtigt werden. (...)*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.3 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.9**
	5. *4.500 Menschen haben sich mit ihrer Unterschrift gegen die Planung für dieses Einkaufszentrum ausgesprochen.*	Zu 5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.1**
	6. *Im Übrigen rege ich an, die Aussagen der Gutachten zu Beeinträchtigung des vorhandenen Einzelhandels zu überprüfen. (...)*	Zu 6: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.4 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.10**
	7. *Die Verkehrsplanungen gehen von falschen Voraussetzungen aus. Schon heute ist der Hansaring als hauptsächliche Zufahrtsstraße voll belastet und es kommt bereits heute - nicht nur in den Stoßzeiten - zu erheblichen Staus. Diese Entwicklung wird sich verstärken, wenn auf der Höhe/Ecke der heutigen Tankstelle am Hansaring eine Ampelanlage installiert wird. Hier ist mit einem Dauerstau zu rechnen.*	Zu 7: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 und 4.5 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.19**
	8. *Die Belastungen durch Lärm, CO^2 und Feinstaub haben nicht allein die AnwohnerInnen des Hansarings zu tagen, sondern auch die Menschen in den derzeit noch verkehrsberuhigten Wohnvierteln beiderseits des Hansarings.*	Zu 8: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.26**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	9. *Prognostizierte „Entlastungen“ durch den Ausbau der B51/B481 bis zum Schifffahrter Damm, sind unrealistisch. Für die Finanzierung dieser Baumaßnahme stehen auf absehbare Zeit keine Mittel bereit. Die Straße über das Gelände der Firma „Scheiwe“ auf der Ostseite des DEK ist eine Privatstraße, kein Bestandteil des öffentlichen Straßennetzes und kann folglich nicht als Entlastung für den Hansaring berücksichtigt werden.*	Zu 9: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.4 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.16** **1.2.17**
	10. *Das Verkehrsgutachten wurde durch den Investor finanziert. Darin sehe ich eine deutliche Gefahr der Verquickung der Interessen des Auftraggebers mit den Ergebnissen des Gutachtens.*	Zu 10: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.2 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.2**
	11. *Auf lange Sicht reduzieren sich die Frei- und Grünflächen im Osten der Stadt Münster. Ursache ist die fortschreitende Lückenbebauung um den Hafen, als auch der Verlust an Grünflächen entlang des Dortmund-Ems-Kanals durch beschlossene Verbreiterung. Als Ausgleich zu dieser Grünflächenreduzierung sollte die ausgewiesene Fläche genutzt werden, und ein naturnahes Nutzungskonzept (...) entwickelt werden. (...)*	Zu 11: Der Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals ist eine Bundeswasserstraßenmaßnahme und durch die Stadt Münster nur bedingt zu beeinflussen. Optimierungen dieser Planungen mit Blick auf den kanalnahen Erholungs- und Frei(zeit)raum, die die Befürchtungen der Anregung mildern, wurden soweit als möglich von der Stadt Münster und bis heute von der Wasserstraßenverwaltung stetig eingefordert. Flächenverluste werden in Nähe des Projektes Hafencenter nicht zu Lasten der Kanalwestseite gehen. Die angesprochenen Freiflächen bzw. „Lücken um den Hafen“ waren und sind private Baulandflächen und stehen für eine öffentliche Nutzung nicht zur Verfügung. Darüber hinaus scheidet die Zielrichtung einer Grün- und/oder Freifläche auf einer vormals gewerblich genutzten Innenstadtfläche anstatt des Projektes Hafencenter - unabhängig von der Sinnhaftigkeit der Innenentwicklung in dieser stadträumlich zentralen Lage – in der Abwägung aus stadtwirtschaftlichen Gründen aus. Trotz hoher baulicher Verdichtung im östlichen Innenstadtbereich sind stadtquar-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.145**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		tiersbezogene Platz- und Grünraume, neben dem kanalbegleitenden Freiraum, vorhanden. Die Planungsziele der Realisierung eines nutzungsgemischten Projektes mit Schwerpunkt Einzelhandel zur nachhaltigen Sicherung der Versorgung des östlichen Innenstadtbereiches sowie ergänzenden Dienstleistungs- und Wohnnutzungen gehen den indirekt vorgeschlagenen Planungszielen einer (reinen) Wohn- und Spiel- / Grünraumentwicklung an dieser Stelle des Stadtgebietes vor und entsprechen den Strukturzielaussagen des Masterplans aus 2011. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	
	12. *Ich rege an,* *- auf die Planung eines weiteren E-Centers der Firma Stroetmann zu verzichten, stattdessen eine Alternativplanung auf dem Gelände zu verwirklichen, die eine Markthalle vorsieht, in der (...) regionale Produkte direkt vermarktet werden können. Damit wird das Angebot an Lebensmitteln im Quartier tatsächlich verbessert.* *- Planung einer öffentlichen Grünflächenanlage mit einem Naturnahen Nutzungskonzept, (...)* *- Das Gelände für den Bau von preiswertem Wohnraum zu nutzen und das bestehende Postgebäude zu erhalten und zu Wohnraum umzubauen.* *Danach sollte der überarbeitete Bebauungsplan erneut öffentlich ausgelegt werden.*	Zu 12: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37, Pkt. 2.1 der Stellungnahme 230 und Pkt. 10 der Stellungnahme 147.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.6** **1.2.103** **1.2.145**
164	Folgende Anregung/Bedenken wird vorgetragen: *Namens und im Auftrag von (...) regen wir an, die für die Einfahrt zum Einkaufszentrum vorgesehene Ampel so anzulegen und*	Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt.4.5 „Verkehr“. Die unter Pkt. 4.5 vorgetragene Abwägung betrifft das Gebäude	**Der Anregung wird nicht gefolgt.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	auch so zu schalten, dass die Erreichbarkeit des Gebäudes Hansaring Nr. 44-48 unabhängig von einer möglichen Rotphase jederzeit gewährleistet ist.	‚Hansaring 46-48' gleichermaßen, da die gesamte Gebäudeeinheit Hansaring 44 - 48 über eine bestehende Durchfahrt im Bereich Hansaring 46-48 erschlossen wird. Mit dem dem VBP Nr. 535 zugrundeliegenden Konzept zum Ausbau und Signalisierung des Knotenpunktes „Hansaring/Zufahrt Hafen-Center" wird die Erreichbarkeit des Gebäudekomplexes bzw. Zu- und Abfahrt in/aus der Durchfahrt gegenüber der Bestandsituation deutlich verbessert und eine angemessene Erreichbarkeit des Gebäudes hergestellt. Eine geforderte Unabhängigkeit von einer zukünftigen Rotphase ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich und auch nicht sinnvoll.	**1.2.146**
165	Folgende Anregung/Bedenken wird vorgetragen: *(...) Unsere Mandantin ist Eigentümerin von diversen Grundstücken im Bereich des Stadthafens I im Bereich der Straße „Am Hawerkamp" sowie Industrieweg. Sie betreibt dort auf Grundlage verschiedener Genehmigungen nach Bundesimmissionsschutzgesetz (...) ein Betonwerk (...) Dieser Betrieb befindet sich etwa 1.500 m von dem Bereich entfernt, der Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 ist. Dabei steht zu befürchten, dass in den Wohnungen, die in diesem Bereich vorgesehen sind, Geräusche aus dem Industriebetrieb unserer Mandantin hörbar sind. (...) dieser Aspekt ist bei den schalltechnischen Berichten nicht berücksichtigt worden. Wir regen an, eine ergänzende schalltechnische Untersuchung einzuholen, dass diese Wohnbebauung durch den Betrieb unserer Mandantin nicht gestört wird. Dabei muss berücksichtigt werden, dass im Rahmen des Bebauungsplangebietes Wohnungen in den Obergeschossen zulässig sind, die Geräuschimmissionen ausgesetzt sein können. Um hier Beeinträchtigungen oder Nachteile für den eingereichten und ausgeübten Industriebetrieb (...) auszuschließen, halten wir die Einholung ergänzender Lärmgutachten für zwin-*	Eine Bewertung konkreter Gewerbelärmimmissionen durch die Gewerbe- und Industriegebiete in den südlich angrenzenden Bereichen wurde nicht durchgeführt. Grundsätzlich wurde jedoch eine Einschätzung der Vorbelastungen durch die südlich angrenzenden Gewerbegebiete im Kapitel 4.2 des schalltechnischen Berichtes Nr. LL5683.2/03 vorgenommen. Die im Plangebiet zulässige Wohnbebauung befindet sich in vergleichbaren bzw. größeren Abständen zum Betriebsgelände der Pebüso-Betonwerke als die vorhandene Wohnbebauung am Hafenweg, die mit dem selben Schutzanspruch (Mischgebiet) ausgewiesen ist. Somit sind die vorhandenen Gewerbe- und Industriegebiete verpflichtet, im Bereich dieser vorhandenen Wohnnutzung bereits die Immissionsrichtwerte gemäß TA Lärm einzuhalten. Durch die hier geplante Wohnbebauung ist keine zusätzliche Einschränkung der zulässigen gewerblichen Nutzung in Hinblick auf Gewerbelärmimmissionen zu erwarten. Demzufolge kann auf eine detaillierte Erhebung und Bewertung der Gewerbelärmsituation durch einzelne Betriebe verzichtet werden.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.147**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	gend geboten.	Ferner wurde berücksichtigt, dass die Vorbelastung bereits die Immissionsrichtwerte an den nach Süden ausgerichteten Fassaden innerhalb des Planvorhabens nachts am Hafenweg ausschöpfen darf. Somit wurde hier die Zusatzbelastung durch das Hafencenter selbst auf einen irrelevanten Zusatzbeitrag an diesen Fassadenseiten ausgelegt. Somit ist im Sinne der TA Lärm - selbst bei relevanter Gewerbelärmvorbelastung - mit Richtwertausschöpfung durch die südlich angrenzenden Gewerbelärmimmissionen auszugehen. Damit ist der Gesamtzusammenhang mit der Gewerbelärmvorbelastung aus vorhandenen Betrieben südlich des Hafens ausreichend berücksichtigt und in die vorliegenden Betrachtungen eingebracht.	
167	Folgende Anregung wird vorgetragen: *(...) Im Sinne einer „lebenswerten Stadt" halte ich es für kontraproduktiv, das Gelände Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße wie vorgesehen zu bebauen. Ich rege daher die Nutzung als familienfreundliche und lebenswerte Grünfläche an.*	Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen" sowie „Teil II - Einzelabwägung", Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37 und Pkt. 10 der Stellungnahme 147.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.148**
180	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Ein Einkaufszentrum am Hafen ist meiner Meinung nach nicht erforderlich. Ich bin mit den bisherigen Einkaufsmöglichkeiten sehr zufrieden und möchte diese weiterhin nutzen.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 3.1 „Einzelhandel".	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.7**
	2. *Aufgrund des Neubaus sehe ich jedoch die Existenz der Geschäfte bedroht.*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 3.2 „Einzelhandel".	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.8**
	3. *Außerdem würde es für mich bedeuten, dass ich einen längeren Weg zurücklegen müsste um einkaufen zu gehen.*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 3.3 „Einzelhandel".	**Der Anregung wird nicht gefolgt.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
			1.2.9
	4. W*eiterhin befürchte ich, dass der Neubau zu mehr Verkehr auf dem Hansaring führen wird. Bereits jetzt ist es zeitweise sehr voll dort, was das Überqueren der Straße erschwert. Auch der Feinstaub und Lärm wird vermutlich zunehmen, sodass das Öffnen der Fenster vermutlich sehr störend sein wird.*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1, 4.3, 4,6 und 4.6 „Verkehr“, Pkt. 5.1 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, Pkt. 6.1 und 6.4 „Schallimmissionen“ sowie Pkt. 7.1 „Luftschadstoffe“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.2** **1.2.11** **1.2.20**
	5. *Bereits jetzt kommt es zu starken Veränderungen im Hansaviertel. Im letzten Jahr musste ich aus meiner Wohnung in der Emdener Straße ausziehen, da diese renoviert und modernisiert wird. Die Mietkosten werden nach dem Umbau immens ansteigen, sodass ich es mir nicht mehr leisten kann dort zu wohnen. (...) Der freie Standort sollte für bezahlbare Wohnungen genutzt statt für ein Einkaufscenter, welches meiner Meinung nach nicht nötig ist. Vor allem der Bau von Penthouse Wohnungen widerspricht den Äußerungen der Stadt, bezahlbaren Wohnraum schaffen zu wollen. Weiterhin ist der Hafen ein Ort, welcher zur Erholung genutzt wird. Ein riesiges Einkaufscenter würde dort meiner Meinung nach nicht in das Bild passen. An dem freien Standort könnten Grünflächen sowie ein Spielplatz geschaffen werden, sodass der Hafen auch für Familienausflüge und als Erholungsort aufgewertet wird.*	Zu 5: Mit dem strukturellen Wandel im Bereich des Stadthafens I von einem ehemals industriell, gewerblich genutzten Bereich zu einem gemischten Stadtquartier ist auch eine Aufwertung der südöstlichen Innenstadt mit Wirkungseffekten ins Hansaviertel verbunden. Die vorgetragene persönliche Wohnsituation ist nicht aus dem Planvorhaben begründet und somit nicht Gegenstand der Abwägung. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 und 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.1 der Stellungnahme 33, 121, 320, 334 und Pkt. 10 der Stellungnahme 147.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.6** **1.2.7**
	6. *Ich rege an,* *- auf die Planung eines weiteren E-Centers der Firma Stroetmann zu verzichten,* *- das Gelände für den Bau von preiswertem Wohnraum zu nutzen und das bestehende Postgebäude zu erhalten und zu Wohnraum umzubauen,* *- die Schaffung von Grünflächen um den Hafen als Erholungsort*	Zu 6: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37 und Pkt. 10 der Stellungnahme 147.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.6**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	aufzuwerten. *Danach sollte der überarbeitete Bebauungsplan erneut öffentlich ausgelegt werden.*		
185	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Das geplante E-Center wird deutlich mehr Verkehr anziehen als der jetzt schon überlastete Hansaring erträgt und auch mehr als eine Alternativbebauung mit Wohnraum generieren würde.*	Zu 1: Im Baulandprogramm 2020 ist unter der Nummer 431-01 der Bereich „Nördlicher Stadthafen I“ als Standort für insgesamt 400 Wohneinheiten vorgesehen. Diese sollen in sozial ausgewogenem Wohnungsmix im Wesentlichen über das geplante Wohnquartier „Neuhafen“ im direkten räumlichen Anschluss an das Vorhabengrundstück nach Osten generiert werden. Für den Vorhabenstandort ist mit den geplanten 33 Wohnungen ein für den Standort angemessener Wohnungsanteil entsprechend dem Entwicklungsziel eines gemischt genutzten Stadtbereichszentrums erfasst. Eine alleinige Wohnnutzung auf dem Vorhabengrundstück würde vielleicht geringere Verkehrsmengen zum Hansaring generieren, die alleinige Wohnnutzung ist jedoch nicht im Interesse einer nachhaltigen Stadtentwicklung für den Standort und ist somit nicht Zielsetzung der Stadt Münster. Die Leistungsfähigkeit des Hansarings und der relevanten Knotenpunkte ist auch nach Umsetzung des Planvorhabens gewährleistet. Mit der im Zusammenhang mit dem Planvorhaben geplanten Quartiersgarage mit ca. 220 öffentlichen Stellplätzen wird abseits der Verbesserung der Parkraumsituation im Quartier auch die Verkehrssituation in den Wohnstraßen durch die Reduzierung von Parkplatzsuchverkehren verbessert. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 und 4.3 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.149**
	2. *Durch die geplante Verkehrslenkung (Ampel etc.) ist zudem*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.5 und 4.6	**Der Anregung wird nicht**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	mit erheblichen Rückstaus zu rechnen. Also eine Belastung für die Anwohner, die dann im gesundheitsgefährdenden Bereich lägen (...). Dies würde so den Wert meiner Immobilie (Anmerkung: Eigentümer von zwei Immobilien im Hansaviertel auf dem Hansaring und Emdener Straße) *mindern.*	„Verkehr“, Pkt. 5.1 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ und Pkt. 12.1 „Sonstiges“.	**gefolgt.** **1.2.19** **1.2.20** **1.2.22** **1.2.38**
	3. *Ferner gefährdet das E-Center die gute fußläufige Versorgungslage im Stadtteil. Insbesondere das Stadtbereichszentrum Wolbecker Straße wäre laut Gutachten akut bedroht. Damit wäre die Lebensqualität im Stadtteil eingeschränkt und der Wert meiner Immobilie an der Emdener Straße betroffen.*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 3.2 und 3.3 „Einzelhandel“ und Pkt. 12.1 „Sonstiges“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.8** **1.2.9** **1.2.38**
	4. *(...) eine Verwirklichung des B-Plans 535 halte ich für eine falsche stadtplanerische Entscheidung, die abzulehnen ist. Alternativ rege ich an, auf dem Areal für Münster dringend benötigten gemischten Wohnraum zu realisieren, der auch für eine gesunde soziale Entwicklung des Stadtteils förderlich ist.*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.5** **1.2.6**
202	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *(...) in der jetzigen Form lehne ich die Planung insgesamt ab. Sie ist so nicht erforderlich. (...) Was tatsächlich benötigt wird, sind bezahlbarer Wohnraum und bezahlbare bzw. öffentlich nutzbare Flächen für kulturelle/kreative Aktivitäten. (...)*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „ Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.7**
	2. *(...) trotz der gewissen derzeit angedachten Sortimentsbeschränkungen - werden bestehende lokale und kleinteiligere Einkaufsmöglichkeiten z.B. im Bereich der Wolbecker Straße und der Innenstadt in Bedrängnis oder sogar Existenznot bringen.*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.2 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.8**
	3. *Mit der Planung soll völlig ohne Not eine der wenigen noch vorhandenen größeren innenstadtnahen Flächen, die sich bes-*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	tens für die wirklich benötigten Nutzungen (bezahlbares Wohnen, öffentlich nutzbare Flächen, „niederschwellige“ Kulturangebote) eignen würden, hinweg gegeben werden. Es ist in der gesamten Innenstadt keine einzige Fläche erkennbar, die sich in ähnlicher Art und Weise im vorgenannten Sinne eigenen würde. Meines Erachtens gehört an diese Stelle ein sozial und kulturell lebendiger Stadtteil. Mit der gleichzeitigen Innenstadtnähe und den Möglichkeiten, die die Hafenanlage und die Wassernähe bieten, bestünden hierfür geradezu ideale Voraussetzungen. Diese einmalige städtebauliche Möglichkeit wird verschenkt, wenn man - wie vorgesehen - die Flächen weitgehend x-beliebigen großen Einzelhandelsflächen (...) opfert. Ein Einkaufszentrum braucht im Gegensatz zu einem lebendigen und sozial funktionierenden Stadtteil keine städtebaulich derart attraktiven und einmaligen Flächen.	„Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**1.2.4**
	4. *(...) Entgegen jeder Suggestion verhindert das Einkaufszentrum nicht nur die Entwicklung eines lebendigen, sozialen und öffentlichen neuen Stadtteils, der ein Gewinn für alle Münsteraner/innen bedeuten würde. Es wird auch die Lebensqualität in den bestehenden und angrenzenden Wohngebieten (in den Bereichen Hansaring, Schillerstraße, Wolbecker Straße u.a.) verschlechtern.*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.5**
	5. *Das gilt alleine schon deshalb, weil das Einkaufszentrum lt. ausliegender Verkehrsprognose ca. 3.900 Kfz-Fahrten pro Tag ((...) warum „nur“ 1.377 Neuverkehre pro Tag angenommen werden, ist ebenso unplausibel, wie das 30 LKW-Fahrten pro Tag für die Gesamtanlage ausreichend sein sollen). Tatsächlich wird das Einkaufszentrum noch weitaus mehr Kfz-Verkehr anziehen.*	Zu 5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.3 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.15**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	6. *Kfz-Verkehr verursacht massiv Lärm - gerade wenn wie hier vor einer Ampel gehalten, angefahren und abgebogen werden muss. LKWs, ggf. Parksuchverkehr (...), Türenschlagen, etc. kommen hinzu.*	Zu 6: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 6.2 und 6.3 „Schallimmissionen“.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen - eine Beschlussfassung erübrigt sich.**
	7. *Auch die Schadstoffsituation und die damit verbundenen Gesundheitsgefahren - insbesondere durch Feinstäube und Stickoxide (...) werden sich in den anliegenden Wohngebieten weiter verschärfen. Statt planerisch für eine Verbesserung der Durchlüftung zu sorgen und den Grünanteil zu erhöhen, wird die an den örtlichen Hauptverkehrsadern vielfach bereits bestehende Riegelbebauung (...) durch das städtebauliche hoch verdichtete und ebenfalls vielfach riegelhafte Hafencenter weiter verschärft.*	Zu 7: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.1 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ und Pkt. 7.1 „Luftschadstoffe“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.3** **1.2.30**
	8. *(...) Die immer wiederkehrende Behauptung, dass das Einkaufszentrum im Endeffekt nicht (wesentlich) mehr Verkehr anziehen wird, als durch anderweitige Planungen (...) wegfallen wird, halte ich für falsch und nicht zielführend: Erstens ist im Moment völlig unklar, ob wann und wie die neue B51 kommt. Denn hier sind einerseits Klagen anhängig und andererseits ist die Finanzierung bisher wohl nicht freigegeben. Zweitens sieht die Bürgerinitiative aus St. Mauritz mit guten Argumenten die dortige Verkehrsprognose schwer in Zweifel. Durch die sehr großräumigen Effekte, die die B51-neu haben wird, wird die Belastungsgrenze dort sehr schnell wieder erreicht werden, so dass gar keine Kapazität für kleinräumige Entlastung verbleibt. Eher im Gegenteil: Es wird Ausweichverkehr oder neuen Zielverkehr aus der B51 auf die Wolbecker Straße, die von der autobahnähnlich ausgebauten B51 mit sog. holländischen Rampen neu und stark „verbessert“ angeschlossen werden soll, in Richtung Zentrum und damit auch den Hansaring geben.*	Zu 8: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.3 und 4.4 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.14** **1.2.16** **1.2.18**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	9. *Es ist also in keiner Weise plausibel, dass die örtliche Verkehrsbelastung durch das Hafencenter insgesamt nicht oder nur geringfügig steigen wird. Das Gegenteil wird der Fall sein; mit all den o.g. Belastungen durch Luftschadstoffe und Lärm. Auch wird sich die Verkehrssituation für die Nachbarn und bisherigen Anwohner weiter verschlechtern; beispielsweise durch Parkplatzmangel und - jedenfalls zu den Hauptverkehrszeiten - Rückstaus in den kleineren Wohn- und Erschließungsstraßen, was zudem weitere Lärm- und Schadstofferhöhung bedeutet. Durch die hohe und noch höher werdende Verkehrsbelastungen sowie die zusätzlichen Einfahrten (...), steigt auch die Gefahr von Unfällen. Das gilt ganz besonders für Kinder, Ältere und Radfahrer/innen.*	Zu 9: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 - 4.3, 4.6, 4.7 „Verkehr“ und Pkte. 5.1 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.20** **1.2.21** **1.2.22**
	10. *(...) Die Verkehrsprognose ist nicht plausibel. Ihre Datengrundlagen sind unklar, die Rechengänge nicht nachvollziehbar. Im Ergebnis ist die durch das „Hafencenter“ erwarte Verkehrsbelastung viel zu niedrig angesetzt. Die weiteren Prognosen und Abschätzungen zum Lärm, zu den Schadstoffbelastungen und zur verkehrsmäßigen Aufnahmefähigkeit der vorhandenen Infrastruktur basieren auf angenommenen Verkehrszahlen. Sie sind schon deshalb ebenfalls fehlerhaft und werden zurückgewiesen.*	Zu 10: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.2 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.12** **1.2.13**
	11. *Gleiches gilt für alle Aussagen zur Umweltverträglichkeit. Dem Umweltbericht fehlen die Grundlagen, er ist in so weit nicht zutreffend. Es fehlt damit auch eine zutreffende Basis als Abwägungsgrundlage. Ich erwarte für die Wohnnachbarn aber auch die Personen, die in der Nähe des Hafencenters arbeiten, unzumutbare und jedenfalls auf Dauer gesundheitsschädliche Belastungen durch Immissionen (vor allem Lärm und Luftschadstoffe). Das gilt auch schon bereits für die Bauphase samt riesiger und*	Zu 11: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1, 5.3 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ und Pkt. 11.1 „Umweltbericht“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt bzw. betrifft die Anregung Aspekte außerhalb des Bebauungsplans für die sich eine Beschlussfassung erübrigt.** **1.2.22** **1.2.25**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	tiefer Tiefgarage in schwierigem Baugrund neben dem Hafen bzw. DEK.		**1.2.37**
	12. *Nicht nachvollziehbar ist für mich, ob überhaupt und wenn ja ausreichend konservativ die Lärmbelastung durch die Klimatisierungs- und Lüftungsanlagen des Hafencenters samt Tiefgarage einbezogen wurden.*	Zu 12: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte.6.5 „Schallimmissionen“.	**Der Anregung wurde teilweise gefolgt bzw. betrifft die Anregung Aspekte außerhalb des Bebauungsplans für die sich eine Beschlussfassung erübrigt.**
	13. *Warum angebliche Einschränkungen zum Zweck des Immissionsschutzes (Nr. 3.6) im Planentwurf unter der Überschrift „Hinweise“ laufen, ist nicht verständlich.*	Zu 13: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte.6.6 „Schallimmissionen“.	**Die Anregung wird zur Kenntnis genommen - eine Beschlussfassung erübrigt sich.**
	14. *Ich halte die Planung insgesamt nicht für zukunftstauglich: Eine derartige Planung muss vorausschauend sein, denn hiermit wird eine Situation für viele Jahrzehnte zementiert. Es ist davon auszugehen, dass Lärm- und Schadstoffgrenzwerte in Zukunft aus Gesundheitsschutzgründen noch weiter abgesenkt werden müssen. Die Stadt schafft sich an dieser Stelle (...) die städtebaulichen Probleme der Zukunft. Das Ganze ist umso unverträglicher, als dass der Umweltbericht, der insgesamt viel zu pauschal ist und meist nur auf die Einhaltung von Grenzwerten oder gesetzlichen Vorgaben verweist, zu den derzeitigen Lärmbelastungen ausführt, dass Grenzen schon überschritten sind. So heißt es auf S. 80 des Begründungsentwurfs: „Gemäß dem „Schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.2/04 zur Bewertung der schalltechnischen Auswirkungen der vorhabenbezogenen Verkehrserzeugung auf die Verkehrslärmsituation im*	Zu 14: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 5.1 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, Pkt. 6.1 „Schallimmissionen“ und Pkt. 11.1 „Umweltbericht“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.23** **1.2.27** **1.2.37**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft" der Zech Ingenieurgesellschaft mbH werden jedoch bereits für den Nullfall im Prognosehorizont 2016 - also ohne zusätzliche Lärmzuwächse aus dem geplanten Vorhaben, alleinig aus den Verkehrsbelastungen Beurteilungspegel von 70/60 dB(A) tags/nachts erreicht und punktuell an relevanten Stellen sogar überschritten." *(...) In naher Zukunft ist in der direkten Umgebung des geplanten Hafencenters mit gesundheits- und damit grundrechtsrelevanten Lärmbelastungen zu rechnen. Es ist mir völlig unverständlich, wieso in eine solche Situation ein Einkaufszentrum mit weiteren erheblichen Lärmpotenzialen (...) geplant wird.*		
	15. *Die Stadt hat als Teil des Staates zuvorderst dafür zu sorgen, dass der Grundrechtsschutz garantiert wird. Sie will dem nachkommen, indem sie im Plangebiet selbst teils passiven Schallschutz (...) festsetzt. Das geht aber nur im Plangebiet selbst. Die Bestandswohnbebauung am Hansaring u. a. ist nicht Teil des Plangebietes; hier erfolgt kein Schutz. Der soll angeblich in weiteren Verfahren außerhalb des Bebauungsplans und auf Kosten des Investors erfolgen. Das ist viel zu unsicher. ein Verweis auf eine angebliche Formulierung hierzu im Durchführungsvertrag reicht nicht. Wer genau soll welchen Anspruch haben? Welches Verfahren wird angesetzt? Zudem haben die dortigen Hauseigentümer und Bewohner dann den Nachteil, keine Fenster mehr öffnen zu können. Und wer stellt sicher, dass die Lüftungsanlagen über die ganze Betriebszeit des Einkaufszentrums gewartet/repariert werden? Wer zahlt den Strom? Was ist mit den Außenwohnbereichen wie Balkonen und Terrassen sowie Gärten, für die kein passiver Lärmschutz möglich ist?*	Zu 15: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 5.2 „Allgemeine Belange zu Immissionen", Pkte. 6.1 und 6.4 „Schallimmissionen". Anmerkung: Auch nach Durchführung der Lärmminderungsmaßnahmen sind die Fenster nach wie vor nach Belieben zu öffnen. Der Einbau von zusätzlichem Schallschutz kann als passive Maßnahme lediglich den Schallschutzanforderungen bei geschlossenem Fenster entsprechen. Aktive Schallschutzmaßnahmen gegenüber Verkehrslärm in Form von Lärmschutzwänden/-wällen sind aufgrund der Innenstadtlage in der bestehenden gebauten Stadtstruktur ausgeschlossen. Die Wartung und der Betrieb von Lüftungsanlagen obliegen dem Eigentümer.	**Dem Belang nach passivem Schallschutz auch außerhalb des Plangebietes wird teilweise gefolgt - der Anregung im Übrigen wird nicht gefolgt.** **1.2.24** **1.2.28** **1.2.29**
	16. *Die Aussage* (Anmerkung: zu Luftschadstoffen auf S. 80 im	Zu 16: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 7.2 „Luftschad-	**Der Anregung wird nicht**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Begründungstext) *unterschlägt, dass es für Feinstaub (PM10) nicht nur einen Jahresgrenzwert in der 39. BImSchV gibt, sondern auch einen Tagesmittelwert, der maximal 35 Mal pro Jahr überschritten werden darf. Die statistische Auswertung bundesweiter Messergebnisse hat gezeigt, dass ab einem Jahreswert PM10 von 28 µg/m³ nicht mehr sicher gestellt ist, dass die zulässigen 35 Überschreitungen des Tagesgrenzwertes unterschritten werden. Dieser sog. Äquivalenzwert ist anerkannt. Demnach kann entgegen dem Umweltbericht / der Begründung nicht sicher davon ausgegangen werden, dass bei den Luftschadstoffen die Grenzen sicher eingehalten werden.*	stoffe“.	**gefolgt.** **1.2.31**
	17. *Ich weise darauf hin, dass die Stadt Münster in ihren eigenen Veröffentlichungen* (Anmerkung: zitierte Veröffentlichung „Wohnstandort-Entwicklung Münster“ des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsplanung vom Oktober 2010 S.15) *die Gewinnung von bezahlbarem und lebenswerten Wohnraum höchste Priorität einräumt. (...) Wie will die Stadt Münster ihre (...) Schlussfolgerung denn umsetzten, wenn sie eines der wenigen noch vorhandenen zentrumsnahen Grundstücke weitestgehend für großflächigen Einzelhandel opfert?*	Zu 17: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.2 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4**
	18. *(...) die Lebensqualität für uns Bewohner und insbesondere für die aufwachsenden Kinder hier im Hansaviertel erheblich an Wert verlieren wird. In den Planungen der Stadtverwaltung Münster dürfen die Kinder nicht übersehen werden. Das angesprochene, zu erwartende Verkehrsaufkommen wird nicht nur eine erhebliche Lärmbelästigung, sondern auch ein erhebliches verkehrstechnisches Risiko für unsere Kinder und die älteren Bewohner unseres Viertels mit sich bringen. Ich hätte erwartet, dass diese Punkte berücksichtigt würden bzw. überhaupt gesehen*	Zu 18: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.3 und 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie Pkte. 4.3, 4.6 und 4.7 „Verkehr“. Mit dem strukturellen Wandel im Bereich des Stadthafens I von einem ehemals industriell / gewerblich genutzten Bereich zu einem gemischten Stadtquartier ist auch eine Aufwertung der südöstlichen Innenstadt mit vielfältigen und langfristigen Wirkungseffekten auch für die Bewohner des Hansaviertels verbunden. Als	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.5** **1.2.20** **1.2.21** **1.2.102**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	würden. (...) Diese Entwicklung ist dem Ruf von Münster als „lebenswerte, familienfreundliche Stadt“ nicht zuträglich (...) Mit der Realisierung bzw. Umsetzung der geplanten Nutzung des Geländes wird die Gesellschaft- und Generationsstruktur im Hansaviertel zerstört. Dies ist aber gerade das, was dieses beliebte Viertel ausmacht.	ein Bestandteil innerhalb des Strukturwandels trägt das Planvorhaben zu einer Stabilisierung und nachhaltigen qualitativen Sicherung der Nahversorgungssituation im Stadtteil bei, der Vortrag einer planbedingten Zerstörung der Gesellschafts- und Generationsstruktur ist nicht nachvollziehbar und bleibt als bloßes Statement unbegründet.	
	19. *(...) letztere* (Anmerkung: 39. Flächennutzungsplanänderung) *soll nur deshalb erfolgen um zu verhindern, dass der neue Bebauungsplan gegen den Flächennutzungsplan verstößt.*	Zu 19: Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Münster stellt den Vorhabenbereich entsprechend seiner ehemaligen Nutzung in weiten Teilen als gemischte Baufläche (M) bzw. Gewerbegebiet (GE) dar. Innerhalb der gemischten Baufläche ist die Entwicklung eines gemischten Stadtquartiers implementiert, für eine Umsetzung der Entwicklungsziele und zur planungsrechtlichen Sicherung des Planvorhabens ist jedoch eine Änderung des Flächennutzungsplanes in den Abgrenzungen des Planvorhabens vorzunehmen. Die Änderung wird als 39. Änderung im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB geführt und entspricht in vollem Umfang den Vorgaben gemäß § 8 Abs. 2 BauGB zur Entwicklung des Bebauungsplans aus dem Flächennutzungsplan. Der Vorgang stellt dabei keinen Verstoß gegen Planungsrecht dar, sondern beschreibt im Gegenteil die durch den Gesetzgeber vorgegebenen Plangebungsschritte der vorbereitenden zur verbindlichen Bauleitplanung.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.150**
217	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Wie viele Andere bin ich der Auffassung, dass dieses (unser) Viertel keinen weiteren Supermarkt benötigt. (...) Der geplante Bau des E-Centers ist Teil einer unerwünschten Aufwertung unseres Viertels, die dauerhaft dazu führt, dass der Charme unserer schönen Gegend verloren geht.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“, Pkt. 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ und Pkt. 3.1 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.1** **1.2.5** **1.2.7** **1.2.151**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	2. *Die Fläche kann besser für bezahlbaren Wohnraum oder als kultureller Teil des Viertels kreativ genutzt werden (...).*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4**
234	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Die Verkehrsplanungen gehen von falschen Voraussetzungen aus. Schon heute ist der Hansaring als hauptsächliche Zufahrtsstraße voll belastet und es kommt bereits heute (...) zu erheblichen Staus, da laut ausliegender Verkehrsprognose ca. 3.900 Kfz-Fahrten pro Tag hinzukommen werden.* *Hier ist auf dem Hansaring dann mit einem Dauerstau zu rechnen. Für mich, der ausschließlich den Hansaring als Ausfahrt nutzen kann, bedeutet dies eine erschwerte bis unmögliche Erreichbarkeit des Hansarings, insbesondere beim Linksabbiegen. (...) Das Hafencenter wird zusätzliche Fahrten anziehen (warum allerdings nur 1.377 Kfz-Neuverkehre angenommen werden, ist mir unverständlich), was die Stauung an der eben genannten Kreuzung noch verstärken wird. Somit erschwert sich die Erreichbarkeit des Hansarings für mich weiter.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1, 4.3 und 4.5 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.15** **1.2.19**
	2. *Prognostizierte „Entlastungen“ durch den Ausbau der B51/B481 bis zum Schifffahrter Damm, sind unrealistisch. Für die Finanzierung dieser Baumaßnahme stehen auf absehbare Zeit keine Mittel bereit. Die Straße über das Gelände der Firma „Scheiwe“ auf der Ostseite des DEK ist eine Privatstraße, kein Bestandteil des öffentlichen Straßennetzes und kann folglich nicht als Entlastung für den Hansaring berücksichtigt werden.*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.4 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.16** **1.2.17**
	3. *Das Verkehrsgutachten wurde durch den Investor finanziert. Darin sehe ich eine deutliche Gefahr der Verquickung der Interessen des Auftraggebers mit den Ergebnissen des Gutachtens.*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.2 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.2**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	4. *(...) Die Verkehrsprognose ist nicht plausibel. Ihre Datengrundlagen sind unklar, die Rechengänge nicht nachvollziehbar. Im Ergebnis ist die durch das „Hafencenter“ erwarte Verkehrsbelastung viel zu niedrig angesetzt. Die weiteren Prognosen und Abschätzungen zum Lärm, zu den Schadstoffbelastungen und zur verkehrsmäßigen Aufnahmefähigkeit der vorhandenen Infrastruktur basieren auf angenommenen Verkehrszahlen. Sie sind schon deshalb ebenfalls fehlerhaft und werden zurückgewiesen.*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.2 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.12** **1.2.13**
	5. *Bereits jetzt ist die örtliche Verkehrs- und damit Lärm- und Schadstoffbelastung für an die Straßen angrenzende Wohnnutzungen sehr hoch. Durch das „Hafencenter“ und den Mehrverkehr ist auch für mich mit gesundheits- und damit grundrechtsrelevanten Lärmbelastungen zu rechnen.*	Zu 5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.3 „Verkehr“, Pkte. 5.1, 5.2 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ und Pkt. 6.1 „Schallimmissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.15** **1.2.22** **1.2.24** **1.2.27**
	6. *Die Stadt hat als Teil des Staates zuvorderst dafür zu sorgen, dass Grundrechtsschutz garantiert wird. Sie will dem nachkommen, indem sie im Plangebiet selbst teils passiven Schallschutz (...) festsetzt. Das gilt aber nur für das Plangebiet selbst. Für mich, der durch den Neuverkehr einer größeren Belastung ausgesetzt ist, erfolgt jedoch kein Schutz, da mein Haus nicht Teil des Plangebietes ist.*	Zu 6: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1 und 5.2 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, Pkte. 6.1 und 6.4 „Schallimmissionen“. Anmerkung: Die Gebäude/Fassaden, für die die Anspruchsvoraussetzungen auf passive Ausgleichsmaßnahmen über den baulichen Eingriff in den Hansaring bzw. auf freiwillige Lärmminderungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger gegeben sind, sind dem **schalltechnischem Bericht Nr. LL5683.2/02** und der **Ergänzung vom 31.03.2015** bzw. dem **Schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.4/01** vom 23.04.2015 der ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen zu entnehmen, die Regelungen dazu sind in § 21 des Durchführungsvertrags zum VBP Nr. 535 niedergelegt (Auflistung s.a. „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 6.4 „Schallimmissionen)“.	**Dem Belang nach passivem Schallschutz auch außerhalb des Plangebietes wird teilweise gefolgt - der Anregung im Übrigen wird nicht gefolgt.** **1.2.24** **1.2.28**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	7. *Neben der Lärmbelästigung ist für mich durch das erhöhte Verkehrsaufkommen zusätzlich mit einer Erhöhung der Feinstaubbelastung zu rechnen. Demnach kann davon ausgegangen werden, dass für die Luftschadstoffe die gesetzlichen Höchstgrenzen nicht eingehalten werden können.* *Insbesondere bemängele ich, dass eine Lärm- und Schadstoffuntersuchung für den Eingang zur Lingener Straße nicht stattgefunden hat. Diese halte ich jedoch für notwendig, (...).*	Zu 7: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ und Pkt. 7.1 „Luftschadstoffe“ sowie Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 9 der Stellungnahme 23.	**Der Anregung einer Lärm- und Luftschadstoffuntersuchung für den Eingang zur Lingener Straße wurde bereits gefolgt -** **der Anregung im Übrigen wird nicht gefolgt.** **1.2.30** **1.2.119**
	8. *Ich halte die Planung für ein Einkaufszentrum in dieser Größe für nicht erforderlich. Weitere großflächige Einkaufsmöglichkeiten werden dort nicht benötigt. Ein großer Verbrauchermarkt befindet sich keine 100 m entfernt auf der anderen Straßenseite des Hansarings. Ein Discounter befindet sich 50 m in die andere Richtung. Was tatsächlich benötigt wird, sind bezahlbare und öffentlich nutzbare Flächen für kulturelle und kreative Aktivitäten. Das macht eine Stadt lebenswert und nicht noch ein weiteres großes Einkaufszentrum.*	Zu 8: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.1 „ Einzelhandel“, Pkt. 2.2 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.7** **1.2.4**
	9. *Ich rege daher an, die Planung des „Hafencenters“ insbesondere in den Punkten Verkehr, Emissionen und Einzelhandelskonzept noch einmal grundlegend zu überprüfen, (...).*	Zu 9: Siehe „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 11 der Stellungnahme 23.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.120**
244	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Die vorgesehene Verkaufsfläche von 4.900 m² ist städtebaulich nicht begründet. Ein quantitatives oder qualitatives Versorgungsdefizit (...) wird in der Begründung für die Bauleitpläne nicht dargestellt.*	Zu 1 bis 5: Kernaussage der Eingabe ist das Argument der bestehenden „Überausstattung“ an Lebensmittelflächen im Umfeld des Vorhabenstandorts. Grundsätzlich können bestehende Angebotsausstattungen jedoch kein Argument gegen Neuentwicklungen an städtebaulich geeigneten Standorten im Sinne eines	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.152** **1.2.153** **1.2.154**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	2. Die vorgelegten, den gesamten Untersuchungsraum (72.200 Einwohner) betreffenden Zentralitätswerte geben für die Nahversorgungssortimente eine quantitative Vollversorgung wieder (Zentralität 1,1 bei Nahrungs- und Genussmitteln bzw. 1,49 bei Drogerieartikeln; vgl. S. 37 der städtebaulichen Wirkungsanalyse vom Juni 2011), die bei Eröffnung des Hafencenters zu einer „Überversorgung" führt (Zentralität 1,21 bzw. 1,65). Das für das Kerngebiet (18.000 Einwohner) keine Abschätzung der Zentralität angegeben ist, erscheint als Begründungsmangel. Da hier mehrere zentrale Versorgungsbereiche angesiedelt sind, ist mit einer erheblich höheren Zentralität zu rechnen. 3. *Der Verweis auf eine politische Entscheidung erscheint hier nicht ausreichend. Die Größenordnung der Verkaufsflächen können m.E. auch nicht mit der Funktion eines Stadtbereichszentrums begründet werden, die dem Standort im Einzelhandelskonzept zugewiesen wird. Der Standort ist als Stadtbereichszentrum für den Südosten Münsters nur bedingt geeignet. In Kapitel 4 der städtebaulichen Wirkungsanalyse vom Juni 2011 wird zutreffend die Barrierewirkung beschrieben, die von Dortmund-Ems-Kanal und Bahntrasse ausgeht und die bewirkt, dass sich die Kunden des Hafencenters überwiegend aus dem durch diese Barrieren abgegrenzten „Kerneinzugsgebiet" rekrutieren werden (S. 20). Eine Versorgungsfunktion über dieses Kerneinzugsgebiet hinaus erscheint somit nur in engen Grenzen möglich. Hinzu kommt, dass eine weitere Verbesserung der Angebotssituation in Münsters Südosten nicht mehr erforderlich erscheint. Die Angebotssituation hat sich seit dem Beschluss über das Einzelhandelskonzept durch Ausweitung der Verkaufsflächen am Sonderstandort Loddenheide, im Stadtbereichszentrum Warendorfer Straße /Schifffahrter Damm und Grundzentrum Mauritz-Ost / Wolbecker*	Wettbewerbsschutzes sein. Insofern läuft auch das eingebrachte Argument des zwischenzeitlichen Flächenwachstums prinzipiell ins Leere. Stattdessen führt ein breiteres Bestandsangebot eher dazu, dass die im Rahmen der Wirkungsanalyse errechneten monetären Umsatzumverteilungen in der Relation zum Bestandsumsatz zu sinkenden prozentualen Umverteilungsquoten führt. Insbesondere eine Angebotsausweitung am Standort Loddenheide darf einer Angebotsausweitung am Vorhabenstandort nicht entgegen stehen, da dies die städtebaulichen Zielsetzungen einer wohnortnahen Versorgung und stabiler zentraler Versorgungsbereiche konterkariert. Die artikulierten Zweifel an der Plausibilität der Zahlen werden vor allem mit der Behauptung begründet, dass die durch das Vorhaben ausgelöste Umsatzumverteilung sich deutlich stärker innerhalb des Kerneinzugsbereichs auswirken würde und die in der Wirkungsanalyse aufgeführten Lagekategorien der sonstigen integrierten und nicht integrierten Lage dort nicht existent seien. Zutreffend ist, dass die potenziellen Kunden des Planvorhabens größtenteils aus dem definierten Kerneinzugsbereich stammen werden (so auch in der Wirkungsanalyse, S. 20 dargestellt). Daraus ist jedoch nicht automatisch abzuleiten, dass dies auch in gleichem Maße für die Umsatzumverteilung zutrifft. Selbstverständlich berücksichtigen die Modellrechnungen zu möglichen Umsatzumverteilungseffekten vor allem auch die Entfernungen / Raumwiderstände bei der Erreichbarkeit der unterschiedlichen Standorte. Dies ist aber nur einer von mehreren Faktoren, wie bereits im Rahmen der Beschreibung der methodischen Vorgehensweise bei der Erstellung der Wirkungsanalyse (vgl. S. 6) erörtert. Es ist durchaus anzunehmen, dass zahlreiche Bewohner des definierten Kerneinzugsgebiets ihre Einkäufe heute teilweise	**1.2.155** **1.2.156** **1.2.157**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Straße deutlich verbessert. 4. *Die Einschätzungen, die Bauleitplanung gefährde die Funktionsfähigkeit des Stadtbereichszentrums Wolbecker Straße (westlich) nicht, erscheint nicht hinreichend begründet. Die erheblichen Auswirkungen, die das Hafencenter mit sich bringen kann, werden deutlich, wenn man den möglichen Umsatz mit der Kaufkraft im Kerneinzugsgebiet vergleicht (S. 37 der Wirkungsanalyse). Danach beträgt der mögliche Umsatz 43% der Kaufkraft bei Nahrungs- und Genussmitteln und 66% bei Drogerieartikeln. Es erscheint ausgeschlossen, dass dies keine Gefährdung für westliche Wolbecker Straße darstellen soll. Zudem ist die Einschätzung der ergänzenden Stellungnahme zur „städtebaulichen Wirkungsanalyse“ vom September 2012, die Möglichkeit der Betriebsaufgabe eines der frequenzerzeugenden Magnetbetriebe sie unwahrscheinlich, durch die ergänzende Stellungnahme selbst und durch die Wirkungsanalyse nicht gedeckt. Die Einschätzung, es werde keine Betriebsaufgaben geben, geht wesentlich auf die Ermittlung einer Kaufkraft-Umverteilungsquote von 1,1 - 1,2 Mio. € bei Nahrungs- und Genussmitteln und 0,4 - 0,6 Mio. € bei Drogeriewaren zurück (Tabelle 4 der ergänzenden Stellungnahme). Dies würde im Zentrum Wolbecker Straße (westlich) einen Umsatzverlust von 11 -12 % bzw. 15-19 % bewirken. Diese Zahlen sind nicht plausibel, tatsächlich muss mit deutlich höheren Umsatzverlusten gerechnet werden. Die ergänzende Stellungnahme nimmt nämlich Kaufkraftabflüsse von „integrierten Standorten“ und „ sonstigen nicht integrierten Lagen„ an, die in der gegebenen städtebaulichen Situation nicht plausibel sind. Im „Kerneinzugsgebiet“, aus dem sich nach der Wirkungsanalyse von 2011 die zum Hafencenter fließende Kaufkraft überwiegend rekrutieren wird (S. 20), gibt es keine „sonstigen*	auch (u. a. mit dem PKW) außerhalb ihres unmittelbaren Wohnumfelds, d. h. bei Angebotsstandorten im weiteren Einzugsbereich tätigen. Dies wird insbesondere auf Wettbewerber zutreffen, die hinsichtlich Sortimentsstruktur, Betriebsgröße und Stellplatzsituation eine zum Vorhaben vergleichbare Struktur aufweisen (z. B. die Standorte Friedrich-Ebert-Straße, Mauritz-Ost, Warendorfer Straße / Schifffahrter Damm sowie auch Loddenheide). Bei den in **Zweifel gestellten Anbietern in „sonstigen städtebaulich nicht integrierten Lagen“** handelt es sich vor allem um einzelne Lebensmitteldiscounter und Getränkefachmärkte. Diese liegen tatsächlich knapp außerhalb des definierten Kerneinzugsbereichs (zentraler Versorgungsbereich). Innerhalb des Kerneinzugsbereichs sind entsprechende Anbieter – wie eingewendet – nicht vorhanden. Gerade deshalb wird die Neuansiedlung eines solchen Angebots (moderner Lebensmitteldiscounter, Getränkefachmarkt) jedoch auch zu Umsatzumverteilungen bei den Angebotsstandorten im Umfeld dieses Kerneinzugsgebiets führen: Diese Standorte / Anbieter stellen nicht nur die nahegelegensten unmittelbaren Wettbewerber der geplanten Einrichtungen am Vorhabenstandort dar, sondern sind mit dem PKW aus den Wohnsiedlungsbereichen des Kerneinzugsbereichs sehr gut zu erreichen. Die Annahmen zu möglichen Umsatzumverteilungseffekten an diesen Standorten sind aus fachgutachterlicher Sicht daher sehr wohl plausibel und begründet. Zu den **Betrieben in „integrierten Streulagen“** innerhalb des Kerneinzugsgebiets zählt unter anderem auch der Rewe-Markt am Hansaring, der nicht Bestandteil eines zentralen Versorgungsbereiches ist. Unabhängig von der Lage außerhalb eines zentralen Versorgungsbereiches sind beabsichtigte Investitionen	

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	nicht integrierten Lagen", aus denen 2,0 - 2,3 Mio. € Kaufkraft für Nahrungs- und Genussmittel und 0,2 Mio. € Kaufkraft für Drogeriewaren abfließen könnten (so aber Tabelle 4 der ergänzenden Stellungnahme). Zwar gibt es einige wenige Betriebe des Einzelhandels und des Lebensmittelhandwerks in „integrierten Streulagen". Die Wirkungsanalyse attestiert dem Untersuchungsgebiet jedoch - zu Recht - eine hohe Konzentration des Nahversorgungsrelevanten Angebots auf die zentralen Versorgungsbereiche. Es erscheint völlig überzogen, anzunehmen, von den wenigen Betrieben in integrierten Streulagen könnten 3,2 - 3,6 Mio. € Kaufkraft für Nahrungs- und Genussmittel und 0,6 - 0,7 Mio. € Kaufkraft für Drogeriewaren abgezogen werden. Es scheint, als habe der Gutachter hier zur Ermittlung von Kaufkraftumverteilungsquoten Rechenmodelle und Annahmen angewandt, die den örtlichen Gegebenheiten nicht gerecht werden. Damit ist die Herkunft von Kaufkraftabflüssen in der Höhe von 5 - 6 Mio. € zum Hafencenter völlig ungeklärt. Es ist anzunehmen, dass diese überwiegend vom benachbarten REWE-Markt Hansaring und vom Stadtbereichszentrum Wolbecker Straße (westlich) kommen werden, weniger von dem deutlich weiter entfernt liegenden Stadtbereichszentrum Warendorfer Straße, das an seinem Kopfende am Schifffahrter Damm über ein ähnlich wie das Hafencenter strukturiertes Einkaufscenter verfügt. Dann ist aber von einem Kaufkraftverlust an der Wolbecker Straße auszugehen, der durchaus Geschäftsaufgaben bei Magnetbetrieben und damit einen Funktionsverlust realistisch erscheinen lässt. *Der Einschätzung in der ergänzenden Stellungnahme, dies könne hingenommen werden, weil es sich um deckungsgleiche Versorgungsgebiete handele, ist entgegen zu treten.* 5. *Für die Bevölkerung, insbesondere bewegungseingeschränkte*	und Erweiterungsabsichten des Rewe-Marktes bereits genehmigt. Aufgrund der räumlichen Nähe des Marktes zum Vorhabenstandort ist jedoch von einer überproportionalen Betroffenheit dieses Anbieters auszugehen. Dies wird in der Wirkungsanalyse auch mehrfach dargestellt. Insofern ist auch die diesbezügliche Annahme zu den dargestellten Umsatzumverteilungsquoten aus fachgutachterlicher Sicht plausibel. Zumal darüber hinaus zu berücksichtigen ist, das dies zwar der bedeutendste, jedoch keinesfalls der einzige Anbieter in integrierten Lagen innerhalb des Untersuchungsgebiets ist. Der Einwand, dass vor allem die **nahe des Vorhabenstandorts liegenden Wettbewerber von Umverteilungseffekten betroffen** sind, spiegelt sich durchaus in den ermittelten Umverteilungswerten wider: die höchsten monetären Umverteilungsquoten wurden unter anderem für die Standortkategorien „integrierte Streulage" (dazu zählt wie oben stehend erörtert v. a. der Rewe am Hansaring) sowie die Stadtbereichszentren Wolbecker Straße (westlich) und Warendorfer Straße / Schifffahrter Damm ermittelt. Somit ist die Herkunft der Soll-Umsätze keinesfalls ungeklärt, sondern wird vollumfänglich tabellarisch aufgelistet (Wirkungsanalyse, S. 39 ff). Die Behauptung, dass der Soll-Umsatz des Planvorhabens allein aufgrund der räumlichen Nähe zum Vorhabenstandort eher zu Lasten der Anbieter im Zentrum Wolbecker Straße (westlich), als zu denen im Stadtbereichszentrum Warendorfer Straße geht, ist hingegen nicht zutreffend. Gerade weil der Standort Warendorfer Straße, im Besonderen mit dem Einzelhandelszentrum Warendorfer Straße/Schifffahrter Damm, über einen ähnlich strukturierten Angebotsstandort verfügt, ist von einer erhöhten Betroffenheit auszugehen, schließlich spricht dieser Standort – ebenso wie das Planvorhaben – in hohem Maße	

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Bewohner im Bereich der Wolbecker Straße kann der Versorgungseinkauf im Hafencenter mit einer erheblich größeren Entfernung verbunden sein.	Autokunden aus den Gebieten zwischen Dortmund-Ems-Kanal und der Hauptbahntrasse an und gilt als unmittelbarer Wettbewerber. Stattdessen profitieren die Anbieter am westlichen Ende der Wolbecker Straße vor allem von ihrem unmittelbaren (fußläufigen) Wohnumfeld. Entsprechend ist die Schlussfolgerung, die Kaufkraftverluste an der Wolbecker Straße seien tatsächlich deutlich höher, nicht belegbar und letztlich auch unzutreffend. Eine Gefährdung der wohnortnahen und auch fußläufig erreichbaren Lebensmittelangebote an der westlichen Wolbecker Straße wird durch das Vorhaben nicht ausgelöst (vgl. dazu auch Wirkungsanalyse, S. 51f). Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 3.1 - 3.3 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkte. 1 - 5 der Stellungnahme 92.	
	6. *Angesichts der quantitativ sehr guten Nahversorgungssituation im Kerneinzugsgebiet und der Gefährdung von für die Nahversorgung erforderliche Einzelhandelsstrukturen erscheint es nicht vertretbar, die in den Begründungen für die Bauleitplanung beschriebenen Belastungen der Anwohner mit Lärm- und Schadstoffen hinzunehmen.*	Zu 6. Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.158**
	7. *Die städtebauliche Einbindung des Hafencenters in den Stadtteil halte ich für misslungen. Die für das Hafencenter vorgesehene Fläche grenzt nur zu einem geringen Anteil an den Hansaring. Nach Entfernung der Tankstelle besteht die Möglichkeit, eine geräumige Eingangssituation zu schaffen, die Fußgängern und Kraftfahrern Platz zugleich bietet. Stattdessen wird die Eingangssituation durch einen Anbau im westlichen Bereich und durch einen neuen Gebäuderiegel auf dem Gelände der zu entfernen-*	Zu 7: Das Gestaltungskonzept des Planvorhabens wurde über die Bewertung durch den Gestaltungsbeirat der Stadt Münster abwägend geprüft und die städtebaulich architektonische Ausgestaltung des Gebäudes und der Freiflächen im Kontext der bestehenden Stadtstrukturen als für den Standort richtig und angemessen bestätigt. Bestandteil des Architekturkonzeptes ist auch die Gestaltung der Verkehrs- und Parkflächen, die für Erschließung und Betrieb der geplanten Nutzungen erforderlich sind.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.159**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	den Tankstelle wieder verengt. Den deutlich größeren Teil der Öffnung soll die Kfz-Zufahrt einnehmen, Platz für Fußgänger findet sich nur relativ beengt an beiden Rändern. Dies erinnert an das Leitbild der autogerechten Stadt, das längst überwunden zu sein schien, und wird einer Stadtplanung, die auch für nicht-automobile Bevölkerungsgruppen da ist, nicht gerecht.	Abseits einer ‚autogerechten Stadt' wird dabei alleinig den verkehrlichen Erfordernissen auf dem Vorhabengrundstück und den Maßgaben einer sicheren und leistungsfähigen Anbindung und Ableitung der Verkehre im innerstädtischen Verkehrsnetz entsprochen. Die erforderlichen Bewegungs- und Wegeflächen für Fußgänger und Radfahrer sind dabei nicht nur berücksichtigt, vielmehr wird über die mit Umsetzung des Planvorhabens verbundene Errichtung einer Lichtsignalanlage im Eingangsbereich des Vorhabens zum Hansaring die Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer in der Querung der Hauptverkehrsstraße erheblich verbessert und neue Wegeverbindungen ins Quartier und zum Hafen geschaffen. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkte. 2.1 - 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen". sowie „Teil II - Einzelabwägung", Pkt. 2.6 der Stellungnahme 8, 357.	
	8. *Nach allem schlage ich vor, die Planung für das Hafencenter mit der jetzt vorgesehenen Dimensionierung aufzugeben und eine Neuplanung durchzuführen, die allein auf den Bedarf des Stadtteils abgestimmt ist und neue Einkaufskapazitäten so am vorgesehenen Standort platziert, dass sich eine Öffnung zur näheren Umgebung ergibt.*	Zu 8: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen" und Pkt. 3.1 „Einzelhandel".	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.160**
246	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Das Verkehrsaufkommen ist im Hafenviertel derzeit schon kaum zu ertragen. Neben der Wolbecker Straße und dem Hansaring wird die Schillerstraße zunehmend als Zu- und Einfahrtsstraße genutzt. Die enge und unübersichtliche Verkehrsführung der Schillerstraße ist zu den Stoßzeiten besonders für Radfahrer gefährlich. Die laut Verkehrsprognose angesetzten ca. 3.900 Kfz-*	Zu 1: *S*iehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkte. 4.1, 4.3, 4.6 und 4.7 „Verkehr", Pkte. 5.1 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen", Pkt. 7.1 „Luftschadstoffe" sowie „Teil II - Einzelabwägung", Pkte. 2.1 und 2.2 der Stellungnahme 203.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.20** **1.2.21** **1.2.74**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Mehrfahrten pro Tag zum geplanten Einkaufszentrum am Hafen führen daher nicht nur zu einem Chaos, sondern erhöhen unnötig die Schadstoff- und Lärmemission.		
	2. *Eine zentrale Einkaufsmöglichkeit an den Hafen zu setzen, stört auch das m. E. gut funktionierende und fußläufig zu erreichende Netz der Einkaufsläden im Viertel. Zudem gibt es schon ausreichend Supermärkte, Drogeriegeschäfte etc. Für unser Viertel ist das Einkaufszentrum keine Bereicherung, sondern eine Last. Einkäufe würde hier nur Leute von außerhalb erledigen und wer fährt dafür schon zu Feierabend über den Ring? Ein Einkaufszentrum dort hinzubauen macht überhaupt keinen Sinn.*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.1 - 3.3 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.7** **1.2.8** **1.2.9**
	3. *Die weiteren Bauvorhaben im Hafen stellen ebenfalls gesundheitliche und finanzielle Belastungen für die Anwohner dar. Die Mieten sind seit den letzten 2 Jahren drastisch angestiegen. Es ist allein die Ankündigung, dass sich das Viertel verändern wird, die die Mietpreise anziehen lassen. Der Bau- und Verkehrslärm nimmt zu, Spielplätze verschwinden und werden zu Parkplätzen für Baumaschinen. Vertraute Wege zum Hafen werden für Anwohner unpassierbar (s. Osmo-Hallen).*	Zu 3: Mit sukzessiver Aufgabe der Hafennutzungen wurde bereits in den 1990iger Jahren ein grundlegender Strukturwandel insbesondere im Bereich des Stadthafens I von einem industriellen / gewerblichen Hafenquartier in ein gemischtes Stadtquartier eingeleitet. Mit dem Wandel ist eine grundlegende strukturelle Aufwertung der südöstlichen Innenstadt mit vielfältigen und langfristigen positiven Wirkungseffekten verbunden. Als ein Bestandteil innerhalb des Strukturwandels trägt das Planvorhaben zu einer Stabilisierung und nachhaltigen qualitativen Sicherung der Nahversorgungssituation im Stadtteil bei, die Vernetzung des Wohnviertels mit dem Hafenareal wird zudem über das Vorhaben durch zusätzliche Wegebeziehungen nachhaltig gestärkt und verbessert. Mit einer stadtstrukturellen Aufwertung sind oftmals Aufwertungen im Gebäudebestand verbunden, die im Sinne einer verbesserten Adress- und Standortbewertung auch zu höheren Mieten führen können. Derartige Wirkungseffekte sind auch im Hafenviertel nicht auszuschließen, sie sind jedoch aus der gewollten Gesamtentwicklung des Quartiers und nicht aus dem	**Der Anregung wird nicht gefolgt bzw. bezieht sich die Anregung auf Aspekte außerhalb des Bebauungsplans für die sich eine Beschlussfassung erübrigt.** **1.2.5** **1.2.25** **1.2.26** **1.2.161**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Hafencenter begründet und somit nicht Gegenstand dieser Abwägung. Flächige, sozialstrukturelle Umwälzungen der Bewohnerschaft des Viertels sind nicht zu erwarten. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 und 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie Pkte. 5.3 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	
	4. *Was unser Viertel braucht, ist mehr bezahlbarer Wohnraum und kein Einkaufszentrum für Leute von außerhalb oder unbezahlbare Wohnungen für Singles und Wochenendpendler. Wir wünschen uns ein Viertel, dass Zukunft hat. Dass hierfür bauliche und verkehrstechnische bzw. verkehrssichernde Neuerungen erfolgen, ist verständlich. Ob ein Einkaufszentrum hier das richtige Vorhaben darstellt? Ich denke nicht!*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.5**
261	Folgende Anregung wird vorgetragen: *(...) Schon alleine zu erwägen, die Hafengegend, ein kulturelles Zentrum Münsters, derart zu verunstalten - auch noch seitens der Stadt selbst - ist eine Unverschämtheit. (...) Haben Sie von BürgerInnen oder AnwohnerInnen gehört, dass Sie sich dort noch einen Supermarkt wünschen? Wohl kaum, dafür aber eine Menge von der Gegenseite. Ich bitte Sie die Wünsche der BürgerInnen wahrzunehmen, was ja Aufgabe einer Stadtverwaltung ist, und dieses Projekt unverzüglich zu stoppen.*	Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“ sowie Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37. Darüber hinaus erfolgt mit dieser Vorlage eine erneute transparente und detaillierte Aufbereitung und Wiedergabe aller im Rahmen der Offenlegung eingegangenen Anregungen. Die Berücksichtigung, teilweise Berücksichtigung oder Nicht-Berücksichtigung der Kritikpunkte obliegt der gerechten Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange untereinander und gegeneinander durch den Rat der Stadt.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.1** **1.2.4** **1.2.162**
262	Folgende Anregungen werden vorgetragen: 1. *Das städtische Grundstück (Tankstelle) am Hansaring ist hier bereits mit eingeplant aber noch nicht veräußert. Soll dieses*	Zu 1: Die Notwendigkeit einer aktiven Verwendung des städtischen Grundstücks bei der Entwicklung des Standortes war der	**Die Anregung ist primär eine Fragestellung außer-**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	wertvolle Grundstück als Gewerbefläche und damit als mögliches Spekulationsobjekt oder erst später als erschlossenes Areal zu einem angemessenen Preis an den Investor verkauft werden?	Stadt Münster bewusst und ist gewollt. Dabei steht der beabsichtigte Verkauf des Grundstücks ohne Frage im Zusammenhang mit der Realisierbarkeit des VBP Nr. 535. Der Vorhabenträger muss bei Abschluss des Durchführungsvertrages vor Rechtskraft des Bebauungsplans die Verfügbarkeit über alle Grundstücke im Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplans nachweisen. Dies resultiert aus den einschlägigen Vorschriften des BauGBs. Diese verlangen vom Vorhabenträger, dass er mit Rechtskraft des Bebauungsplanes bereit und in der Lage sein muss, die Planung umsetzen zu können. Der Verkauf des städtischen Grundstücks erfolgt ausschließlich bei Zustimmung der zuständigen politischen Gremien. In der Preisbildung für das Grundstück wird u. a. neben bestehenden Grundstücksbelastungen (Altlasten), die künftige Grundstücksentwicklung zu berücksichtigen sein. Die Stadt Münster unterliegt hier den allg. Haushaltsgrundsätzen, die einen Verkauf an Dritte unter Wert nicht erlauben. Die Liegenschaft des Tankstellengrundstücks wird über einen Grundstückskaufvertrag durch die Stadt an den Vorhabenträger veräußert, der Grundstückskaufvertrag wird vor dem Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan erfolgen.	**halb des Bebauungsplans für die sich eine Beschlussfassung erübrigt.**
	2. *In Erinnerung an die „Silhouettendiskussion“ an der Steinfurter Str. (TÜV-Gelände) fragen wir uns zudem, ob die Errichtung eines so hohen Werbeturms für das E-Center (...) sich mit dem Stadtbild verträgt. Oder soll hier ein Zeichen gesetzt werden? Einkaufstempel der Neuzeit in Konkurrenz zum traditionsreichen Gotteshaus Herz-Jesu?*	Zu 2: Siehe „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 6 der Stellungnahme 92. Konkurrenzen und visuelle direkte oder indirekte Bezüge zu kirchlichen Bauten des Hansa- und Herz-Jesu-Viertels bestehen entgegen der Darstellung der Anregung aus städtebaulicher Sicht nicht, wobei nicht bestritten werden soll, dass man aus besonderen Perspektiven, etwa vom Parkplatz des Einkaufszentrums, neben den Kirchturm Herz-Jesu auch den Werbeturm sehen kann. Der Anregung in dem Sinne, die Bauhöhe im Projekt zu	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.137**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		reduzieren, wird nicht entsprochen. Die Gebäudehöhen des Planvorhabens sind aus dem städtebaulichen Kontext nachvollziehbar und sinnvoll entwickelt.	
312	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Mit dem vorgestellten Planentwurf sind wir nicht einverstanden, da wir in Folge der Planung mit wirtschaftlichen Nachteilen, einer schlechteren Nutzbarkeit unserer Wohnung und einer steigenden Gesundheitsgefährdung rechnen.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.3 „Einzelhandel“, Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, Pkte. 6.1 und 6.4 „Schallimmissionen“, Pkte. 7.1 und 7.2 „Luftschadstoffe“ sowie Pkt. 12.1 „Sonstiges“. Die angeführten wirtschaftlichen Nachteile sind abstrakt und nicht erkennbar – vielmehr dürften die Aspekte von neuen Nutzungen, Nutzungsmischung, Dämpfung des Parkdrucks durch ein zusätzliches öffentliches Parkangebot und verbesserter funktionaler Verknüpfung des Quartiers zum Kreativkai die allgemeinen Standortbedingungen im Hansaviertel in der Gesamtbilanz eher verbessern denn verschlechtern. Zu Belastungen aus Immissionen s. benannte Punkte aus „Teil I - Allgemeine Abwägung“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.22** **1.2.29** **1.2.38**
	2. *Wir fühlen uns mit unseren Interessen als Anwohner, die u.a. beim Hafenforum und der Unterschriftenaktion gegen das geplante Einkaufszentrum geäußert wurden, nicht genügend berücksichtigt. Vielmehr erweckt die Stadt Münster mit ihrem Handeln den Eindruck, hier eine reine Investorenplanung zu betreiben.*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2 der Stellungnahme 29 und Pkt. 2.2 der Stellungnahme 230.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.1** **1.2.47** **1.2.71** **1.2.85** **1.2.113**
	3. *(...) Als größte Probleme sind die starke Verkehrsbelastung, die geringe Anzahl der Parkplätze sowie die geringe Ausstattung mit Grünflächen zu nennen. Eine weitere gravierende Einschränkung der Lebensqualität hat die Stadt Münster durch die Sperrung der Hafenpromenade im Bereich der Osmo-Hallen zu ver-*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkte. 4.1 - 4.3 und 4.6 „Verkehr“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 10 der Stellungnahme 147.	**Der Anregung wird bezogen auf den Aspekt der Parkraumverbesserung mit der öffentlichen Quartiersgarage gefolgt - der**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	antworten.	Die Hafenpromenade liegt außerhalb des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und ist nicht Gegenstand der vorliegenden Abwägung. Abseits davon werden mit Umsetzung des Planvorhabens erstmalig Wegebeziehungen vom Hansaring über das Vorhabengrundstück zum Hafen ermöglicht und somit auch eine bessere Vernetzung und Aufwertung der Hafenpromenade erwirkt.	**Anregung im Übrigen wird nicht gefolgt bzw. bezieht sich die Anregung auf Aspekte außerhalb des Bebauungsplans für die sich eine Beschlussfassung erübrigt.** **1.2.4** **1.2.6** **1.2.11** **1.2.20**
	4. *Außerdem wird das Gefüge im Hafenviertel zunehmend durch Luxussanierungen und -neubauten gefährdet. Ihre Planung droht nun das fragile Gleichgewicht im Viertel zu zerstören.*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 12.1 „Sonstiges“ sowie Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.1 der Stellungnahme 33, 121, 320, 334 und Pkt. 3 der Stellungnahme 246.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.163**
	5. *Das geplante „Hafencenter“ mit einer Nutzfläche von mehr als 9.000 m² (ohne Wohnnutzung, davon allein 4.900 m² für das projektierte E-Center) ist nach unserer Erfahrung für die Versorgung des Hafenviertels nicht notwendig. Bereits jetzt können wir zwischen mehreren Supermärkten und Discountern wählen, die alle fußläufig oder mit dem Fahrrad erreichbar sind. Wir befürchten vielmehr, dass ein kannibalisierender Wettbewerb in Gang gesetzt wird, der nicht nur die eingeführten Supermärkte im Viertel, sondern auch viele kleinere Läden bis hin zur Wolbecker Straße in ihrer Existenz bedroht. Grade letztere machen das Hafenviertel derzeit sehr lebenswert.*	Zu 5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 3.1 - 3.3 „Einzelhandel“. Relevant für die Bewertung der Verträglichkeit von Einzelhandelsnutzungen ist nicht die Nutzfläche sondern die festgesetzte zulässige max. Verkaufsfläche. Diese beträgt für das E-Center lediglich 3.000 m² VK zuzüglich max. 400 m² VK für den Getränkemarkt.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.7** **1.2.8** **1.2.9**
	6. *Außerdem befürchten wir die Konzentration von vorhandenen*	Zu 6: Entsprechend den Entwicklungszielen eines gemischt ge-	**Die Anregungen beziehen**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Dienstleitungen auf dem Hafencenter-Gelände, beispielsweise den Umzug der Sparkassenfiliale am Hansaring.	nutzten Stadtbereichszentrums sind für das Planvorhaben neben der Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsnutzungen auch Dienstleistungen / Praxen / Büros, Wohnen sowie ergänzende Gastronomienutzungen als zulässig festgesetzt. Die Flächen für Dienstleistungen / Praxen / Büros umfassen rd. 3.400 m², für Gastronomie rd. 1.000 m² und für Wohnnutzung rd. 3.000 m². Städtebauliche Unverträglichkeiten - analog der Prüfung von Verkaufsflächen bei Einzelhandelsnutzungen - sind in dem benannten Nutzungsprofil „Dienstleistungen / Praxen / Büros“ nach den geltenden Rechtsvorschriften nicht Gegenstand einer Bewertung. Die konkrete Belegung der Mietflächen ist ebenfalls nicht Bestandteil der vorliegenden Bauleitplanung und somit nicht abwägungsrelevant. Insgesamt trägt innerhalb der möglichen Flächenbelegungen das ergänzende Nutzungsprofil zu einer Stärkung und Attraktivität des gemischt genutzten Stadtquartieres bei. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.2 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**sich auf Aspekte außerhalb des Bebauungsplans - eine weitergehende Beschlussfassung erübrigt sich.**
	7. *Im Übrigen ist aus unserer Sicht die auf dem Plangelände vorhandene Tankstelle, die ersatzlos entfallen soll, ein wichtiger Nahversorgungsbaustein für das Hafenviertel. Wir regen an, auf die weitere Planung und Realisierung eines Einkaufszentrums am Hafen zu verzichten sowie die vorhandene Tankstelle zu erhalten.*	Zu 7: Die bestehende Tankstelle auf dem derzeit städtischen Grundstück ist nicht Bestandteil der Nahversorgung im Stadtquartier sondern noch aus der früheren Gebietsstruktur mit rückwärtig angrenzenden Gewerbeflächen begründet. Entsprechend der innerstädtischen Bedeutung des Plangrundstückes ist als städtisches Entwicklungsziel nicht der Erhalt der Tankstelle sondern die Errichtung eines gemischt genutzten Stadtbereichszentrums für den Standort vorgesehen und über politische Beschlüsse der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung zugrunde zu legen. Tankstellen sind kein Bestandteil der Nahversorgung und müs-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.164**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		sen nicht fußläufig erreichbar sein. Im Stadtgebiet sind zudem Tankstellen in ausreichendem Maße vorhanden, auch in der Umgebung des Vorhabens (z.B. Wolbecker Straße, Bohlweg, Albersloher Weg, Hafenstraße). Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	
	8. *Außerdem fordern wir, die gutachterlichen Aussagen zur Beeinträchtigung des vorhandenen Einzelhandels von unabhängiger Seite kritisch hinterfragen zu lassen. Als Vergleich könnten auch die ursprüngliche Prognose und die eingetretenen Wirkungen infolge des E-Centers an der Friedrich-Ebert-Straße herangezogen werden.*	Zu 8: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.4 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.10**
	9. *Des Weiteren fordern wir, das Einzelhandels- und Zentrenkonzept aus dem Jahr 2009 zu aktualisieren und dabei auch neu entstandene Infrastruktureinrichtungen (beispielsweise Marktkauf statt Ratio, E-Center mit Netto und Drogeriemarkt an der Wolbecker Straße, Penny am Hansaring) sowie geplante Erweiterungen (REWE am Hansaring) zu berücksichtigen. Wir gehen davon aus, dass bereits heute eine mehr als 100%ige Versorgung des Hafenviertels sichergestellt ist.*	Zu 9: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pktea. 3.1, 3.2 und 3.4 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.139**
	10. *Im Übrigen wüssten wir gerne, wie die von Herrn Stroetmann auf dem Hafenforum versprochene „hohe Aufenthaltsqualität“ des gesamten Einkaufszentrums-Bereichs verwirklicht werden soll. Die bisherigen vorgelegten Einwürfe zeigen für uns nur die übliche vollversiegelte Parkplatz-Einöde.*	Zu 10: Das Gestaltungskonzept des Planvorhabens wurde über die Bewertung durch den Gestaltungsbeirat der Stadt Münster abwägend geprüft und die städtebaulich architektonische Ausgestaltung des Gebäudes im Kontext der bestehenden Stadtstrukturen als für den Standort richtig und angemessen bestätigt. Über den Vorhaben- und Erschließungsplan (V+E-Plan) als Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist die Umsetzung des	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.165**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		städtebaulich architektonischen Konzeptes in der durch den Gestaltungsbeirat bestätigten Form planungsrechtlich sichergestellt. Anderweitige individuelle Auffassungen zur Gestaltqualität und Einpassung des Vorhabens in das Stadtbild bleiben unbenommen, sind jedoch nicht Gegenstand der Abwägung. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.1 und 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	
	11. *Die Straßen im Hafenviertel und insbesondere der Hansaring sind bereits heute hochgradig belastet - zeitweilig bis hin zum Verkehrsinfarkt. Die Belastung durch Lärm, Abgase und Feinstaub ist für die Anwohner bereits jetzt kaum noch zumutbar und im Grenzbereich zur Gesundheitsgefährdung, wie selbst der Umweltbericht konstatiert. Eine weitere Verschlechterung der Situation ist daher unter allen Umständen zu vermeiden. Hier liegt aus unserer Sicht eine Hauptaufgabe der Stadt Münster bei den weiteren langfristigen Planungen für das Hafenviertel. Wir befürchten, dass es durch das geplante Einkaufszentrum zu einer erheblichen Steigerung des PKW-Verkehrs und des Lieferverkehrs kommt. Selbst die ausliegende Verkehrsprognose geht von ca. 3.900 zusätzlichen Kfz-Fahrten und 30 LKW-Fahrten pro Tag aus.*	Zu 11: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1, 4.3, 4.4 und 4.6 „Verkehr“, Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, Pkt. 6.1 „Schallimmissionen“ und Pkt. 7.1 „Luftschadstoffe“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.20** **1.2.22** **1.2.30**
	12. *Die geplante Ampel im Bereich des geplanten „Hafencenters“ eröffnet aus unserer Sicht eine weitere Stauquelle auf dem Hansaring, zumal zwei Zufahrten (zum Parkplatz des Wohnhauses/Penny-Marktes Hansaring 48 und zum geplanten E-Center) direkt hintereinander liegen. (...) Außerdem befürchten wir eine zusätzliche Gefährdung von Radfahrern und Fußgängern durch*	Zu 12: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.5 und 4.7 „Verkehr“. Der Kreuzungsneubau zur Anbindung des Planvorhabens an den Hansaring entspricht uneingeschränkt den Maßgaben der RASt06 der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrs-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.19** **1.2.21**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	den zunehmenden Verkehr und die neue geschaffene Abbiegesituation in der Kurve des Hansarings.	wesen. Beeinträchtigungen aus der Lage der Kreuzung im Kurvenbereich des Hansarings sind nicht gegeben.	
	13. *Die bestehenden Verkehrsprognosen halten wir für unseriös. So werden Entlastungen durch den Ausbau der B51/B481 prognostiziert, obwohl für diese Baumaßnahme derzeit keine Mittel bereit stehen und Klagen gegen die Planung anhängig sind. Eine Entlastung des Hansarings durch eine Straße über das Gelände der Firma Scheiwe kann nicht angenommen werden, da diese Privatstraße nicht dem öffentlichen Straßennetz angehört.* *Wir regen daher an, ein detailliertes Verkehrsgutachten auf Basis einer aktuellen Verkehrszählung zu erarbeiten, das nur den derzeitigen Zustand und die gesicherten Änderungen der öffentlichen Verkehrswege berücksichtigt. Es sollte von einem unabhängigen Gutachter erstellt werden, der nicht vom Investor bezahlt wird, um dem Verdacht der Interessensverquickung zu begegnen. Die derzeitige Verkehrsuntersuchung liegt nur im Entwurf vor und kann mit ihrer veralteten Datengrundlage (Daten der Knotenstromzählung durch die Stadt Münster in den Jahren 2007 und 2008, Verkehrsbelastungsdaten für das Verkehrsmodel der Stadt Münster für das Jahr 2012) keine ausreichende Entscheidungsgrundlage sein.*	Zu 13: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.2 „Allgemeine Belange zum Planverfahren und Gutachten“ und Pkte. 4.1 - 4.4 „Verkehr“.	**Der Anregung bezogen auf den Aspekt einer aktuellen Datengrundlage wurde gefolgt - der Anregung im Übrigen wird nicht gefolgt.** **1.2.2** **1.2.12** **1.2.16** **1.2.17** **1.2.166**
	14. *Des Weiteren fordern wir, die Aussagen und Karten des Verkehrsgutachtens, der Untersuchungen zu den Luftschadstoffimmissionen und des schalltechnischen Berichts räumlich mindestens bis zur Kreuzung Hansaring/Albersloher Weg auszudehnen, damit Auswirkungen auch in diesem bereits hochgradig verkehrlich belasteten Bereich zu rechnen ist. Wir möchten auch für unsere Wohnnutzungen abschätzen können, welche Änderungen sich aus den Planungen für ein „Hafencenter“ ergeben.*	Zu 14: Mit Aktualisierung der verkehrstechnischen Untersuchung der Stadt Münster zum Masterplan „Stadthäfen“ von Januar 2015 wurde auch das Verkehrs-, Lärm- und Luftschadstoffgutachten zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan erneut überprüft und aktualisiert, in diesem Zusammenhang wurden die Untersuchungsräume nach Westen bis zum Kreuzungsbereich Hansaring / Albersloher Weg und nach Osten bis zum Kreuzungspunkt Hansaring / Wolbeckerstraße erweitert.	**Der Anregung wurde gefolgt.** **Ein Beschlussvorschlag erübrigt sich.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 und 4.2 „Verkehr“, Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ und Pkt. 6.1 „Schallimmissionen“ und Pkt. 7.1 „Luftschadstoffe“.	
	15. *Schließlich möchten wir von der Stadt Münster wissen, ob mit Änderungen am Hansaring gerechnet werden muss. Wir befürchten, dass bereits Gedankenspiele zum vierspurigen Ausbau des Hansarings bestehen, um dem nicht zuletzt durch das geplante „Hafencenter“ zunehmenden Verkehr zu begegnen. So wurden auf dem Hafenforum von der Stadt Münster Ideen zu einer Neugestaltung des Hansarings angedeutet.*	Zu 15: Seitens der Stadt Münster ist ein vierspuriger Ausbau des Hansarings nicht geplant und ist auch bei Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans ‚Stadthäfen‘ und den daraus resultierenden Verkehrsbelastungen verkehrstechnisch nicht erforderlich. Darüber hinaus haben der prägende, baumbestandene Straßenraum, die Nutzungsstruktur und der straßenbegleitende Gebäudebestand hohe städtebauliche Qualitäten, die einem Ausbau entgegenstünden. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 und 4.3 - 4.5 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt bzw. bezieht sich die Anregung auf Aspekte außerhalb des Bebauungsplans für die sich eine Beschlussfassung erübrigt.** **1.2.167**
	16. *(...) Die erheblich angespannte Parksituation im Hafen- und Hansaviertel wird sich aus unserer Sicht durch die in der Planung zum Einkaufszentrum vorgesehenen Änderungen weiter verschärfen. Wir befürchten beispielsweise im Hafenweg den Wegfall von Stellplätzen, um den geplanten Lieferverkehr für das geplante Einkaufszentrum zu ermöglichen. Zudem fordern wir von der Stadt Münster Auskunft darüber, ob entlang des Hansarings mit einer Änderung der Parkrichtung (Längsaufstellung statt Schrägaufstellung der Fahrzeuge) zu rechnen ist, um dem Verkehrsfluss mehr Raum zu geben. In diesem Fall würden weitere Stellplätze wegfallen.*	Zu 16: Siehe Pkt. 15 dieser Stellungnahme sowie „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt.4.6 „Verkehr“.	**Der Anregung wird bezogen auf den Aspekt der Parkraumverbesserung mit der öffentlichen Quartiersgarage gefolgt - der Anregung im Übrigen wird nicht gefolgt bzw. bezieht sich die Anregung auf Aspekte außerhalb des Bebauungsplans für die sich eine Beschlussfassung erübrigt.** **1.2.20**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	17. *Das im Bereich des projektierten E-Centers geplante gewerblich betriebene Parkhaus kann die kostenfrei verfügbaren Stellplätze entlang der Anwohnerstraße nicht ersetzen. Außerdem handelt es sich um einen potenziellen Angstraum, der insbesondere von Frauen nur sehr eingeschränkt genutzt werden kann. Im Übrigen zeigen die Erfahrungen mit den Hafenbesuchern, dass grundsätzlich ein kostenfreier Parkplatz in Nähe des Kreativkais gesucht wird. Einstellplätze in bereits bestehenden gewerblich betriebenen Parkhäusern (...) stellen für Besucher offensichtlich keine Alternative dar.* *Wir regen daher an, ausschließlich kostenfreie Parkplätze in die Planung einzubeziehen, die auch den Anwohnern zur Verfügung stehen.*	Zu 17: Die im Zusammenhang mit dem Planvorhaben vorgesehenen ca. 220 öffentlichen Quartiersstellplätze werden als bewirtschaftete Tiefgarageneinstellplätze errichtet. Betreiber wird voraussichtlich die WBI als städtisches Unternehmen analog den übrigen städtischen Parkgaragen sein. Mit dem Angebot wird insbesondere der Nachfrage nach sicheren, wettergeschützten PKW-Einstellplätzen für die Bewohner des Quartiers entsprochen und soll der aufgrund fehlender privater PKW-Einstellplätze bestehende Parkdruck durch Anwohnerparken auf den öffentlichen Straßen reduziert werden. Die Stellplätze sind somit bewusst kein Ersatz zu kostenfreien öffentlichen Stellplätzen im Straßenraum, diese sollen im Wesentlichen Besuchern vorgehalten werden. Entgegen der Behauptung steht diesem Gedanken die erforderliche Bewirtschaftung der Quartiersgarage nicht entgegen, vielmehr bestätigen die Erfahrungen in innerstädtischen Ballungsräumen die Richtigkeit der Annahme einer Entlastung der Parkstraßenräume infolge der Ausweisung von bewirtschafteten Quartiersparkgaragen. Die Ausgestaltung der Tiefgarage erfolgt entsprechend den Erfordernissen nach einem hellen, großzügigen Parkraumangebot, über die starke Frequenz der Garage allein durch die Kunden des Centers ist eine Wirkung als Angstraum nicht zu erwarten. Insgesamt ist festzuhalten, dass Parkproblemen in innerstädtischen Ballungsräumen nicht durch die Ausweisung kostenfreier ebenerdiger Stellplatzflächen begegnet wird, die nur noch weitere Verkehre anziehen würden, sondern durch ein Spektrum unterschiedlicher Maßnahmen mit bedarfsgerechten Stellplatzangeboten bei gleichzeitigen Verkehrsvermeidungsstrategien. Mit der Errichtung von bewirtschafteten öffentlichen Quartiersstellplätzen	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.168**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		in der Tiefgarage trägt das Planvorhaben zur Entlastung der Parkraumsituation im Hansa- und Hafenviertel bei. Die Errichtung kostenfreier Quartiersgaragen / Einstellplätze in den Stadtvierteln ist dagegen wirtschaftlich nicht umsetzbar und entspricht nicht den verkehrspolitischen Entwicklungszielen der Stadt Münster. Der Anregung wird nicht entsprochen, weitergehende planungsrechtliche Belange werden nicht berührt. Weitergehend siehe „Teil I- Allgemeine Abwägung“, Pkt.4.6 „Verkehr“.	
	18. *Bei Betrachtung der bisherigen Planung gewinnen wir den Eindruck, dass die Entwicklungsgebiete OSMO-Hallen und Postgelände nicht als Gesamtbereich entwickelt werden sollen, sondern mit zwei völlig unterschiedlichen und sich wiedersprechenden Konzepten. Auf der einen Seite (OSMO-Hallen) soll Wohnen am Wasser entstehen, während auf dem Postgelände ein riesiges Einkaufszentrum platziert werden soll. Beide Gebiete sind durch eine Mauer scharf voneinander getrennt. Wir regen daher an, die Entwicklungsgebiete OSMO-Hallen und Postgelände konsequent gemeinsam zu betrachten, um die Gestaltung des Übergangsbereiches zwischen Klein-Muffi und Hafenviertel im Sinne der Anwohner gewährleisten und einen neuen lebendigen Stadtteil entwickeln zu können. Auch der Erhalt und die Nutzung der stadtteilprägenden Teile der OSMO-Hallen sollte Thema dieser Gesamtbetrachtung sein. Dabei sollte die Stadt Münster in Abstimmung mit den betroffenen Anwohnern die Entwicklungsziele festlegen und nicht Investoren die Planung überlassen.*	Zu 18: Das Planvorhaben entspricht uneingeschränkt und abschließend den Entwicklungszielen des Masterplans ‚Stadthäfen Münster‘ und den daraus abgeleiteten politischen Beschlüssen sowohl für den Vorhabenstandort selbst, als auch in der Verbindung zu dem östlich angrenzenden Planbereich des Projektes ‚Neuhafen‘. Die Auffassung von sich wiedersprechenden Einzelkonzepten bleibt als subjektives Statement unbegründet, gerade über die Erarbeitung des Masterplans ‚Stadthäfen‘ durch die Stadt Münster wurde den stadtstrukturellen Erfordernissen nach einem ganzheitlichen städtebaulichen Entwicklungskonzept entsprochen. Ein Erhalt und / oder eine mögliche Nutzung der außerhalb des Geltungsbereiches des vorhabenbezogenen Bebauungsplans liegenden OSMO-Hallen ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bauleitplanverfahrens und somit nicht Gegenstand der Abwägung. Eine Bewertung der Hallen ist unabhängig von dem Planvorhaben möglich. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „	**Der Anregung wird nicht gefolgt bzw. bezieht sich die Anregung auf Aspekte außerhalb des Bebauungsplans für die sich eine Beschlussfassung erübrigt.** **1.2.141** **1.2.169**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Allgemeine Belange zu Planvorhaben und Gutachten“ und Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	
	19. *Für die weitere Entwicklung des Planungsgebietes regen wir an, den Vorschlag eines Architekten auf dem Hafenforum aufzugreifen und das bestehende Postgebäude zu erhalten. Dort könnte wie im gesamten Planungsgebiet dringend benötigter bezahlbarer Wohnraum entstehen. Im Plangebiet könnte auch eine öffentliche Grünfläche und/oder ein Spielplatz entstehen. So würde einerseits einem Defizit im Hafenviertel begegnet. Andererseits würde wirklich eine Fläche mit „hoher Aufenthaltsqualität“ entstehen.*	Zu 19: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37 und Pkt. 10 der Stellungnahme 147.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.5** **1.2.6**
331	Folgende Anregung/Bedenken wird vorgetragen: *(...) mit dem vorgelegten bzw. ausgelegten Masterplan für Stadthäfen I und II Münster bin ich nicht einverstanden. (...) Laut ausliegender Planung ist zu befürchten, dass mein Grundstück* (Anmerkung: Lippstädterstraße 75; Firma Großhandel für Farben, Tapeten, Bodenbeläge*) erneut mit einer Verbindungsstraße überplant werden soll. (...) Der gültige Masterplan begegnet in mehrfacher Hinsicht rechtlichen und tatsächlichen Bedenken. Insbesondere steht die wirtschaftliche Weiterführung meiner Firma zur Disposition. Daraus resultiert die Gefährdung von Arbeitsplätzen sowie meine eigene familiäre, wirtschaftliche und finanzielle Absicherung auch im Hinblick auf meine Altersversorgung. Ich rege daher zum wiederholten Male an, mein Grundstück mit Bestandsschutz zu versehen, (...) bzw. mein Grundstück aus der Planung auszuschließen und Alternativ-Planungen über bereits im Bestand der Stadt Münster befindliche Grundstücke vor zu nehmen.*	Das vom Einwender angesprochene Grundstück ‚Lippstädterstraße 75‘ liegt ca. 800 m südwestlich des Plangebietes, außerhalb des Geltungsbereiches des VBP Nr. 535 und wird von dessen Festsetzungen nicht berührt. Auswirkungen des Planvorhabens auf den Betrieb des Einwenders sind ebenfalls nicht gegeben. Das Grundstück ‚Lippstädterstraße 75‘ liegt innerhalb der Darstellungen des Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘, etwaige betriebliche Konflikte für das Grundstück mit den Zielsetzungen des Masterplans sind nicht Gegenstand des vorliegenden Bauleitplanverfahrens und somit nicht Gegenstand der Abwägung. Grundsätzlich ist der Masterplan eine sogenannte informelle Planung, Zielaussagen der Stadt in diesem Zusammenhang können insofern keinen rechtlichen oder tatsächlichen Bedenken begegnen.	**Die Anregung bezieht sich auf Aspekte außerhalb des Bebauungsplans - eine Beschlussfassung erübrigt sich.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
350	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Grundsätzlich begrüße ich die Intention der Stadt Münster, dass Nahversorgungs- und Dienstleistungsangebot im Hafengebiet zu verbessern. Die Gesamtsumme der geplanten Verkaufsflächen bzw. die neuen Besucher des Einkaufszentrums werden nach meiner Einschätzung ein unvertretbar hohes Verkehrsaufkommen auf dem ohnehin stark belasteten Hansaring auslösen. Die vom Verkehr verursachten Lärm- und Luftschadstoffe auf dem Hansaring sind bereits gesundheitsgefährdend hoch. Ihr Gutachten, das das neue zusätzliche Verkehrsaufkommen auf dem Hansaring als gesundheitlich unbedenklich einstuft, halte ich für nicht plausibel. Entsprechen die angenommenen Verkehrszahlen wirklich der aktuellen Situation, oder ist die Hochrechnung des Verkehrswachstums in den letzten Jahren möglicherweise fehlerbehaftet.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.1 - 4.6 „Verkehr“, Pkt. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, Pkte. 6.1 - 6.3 „Schallimmissionen“ und Pkt. 7.1 „Luftschadstoffe“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.12** **1.2.13** **1.2.15** **1.2.19** **1.2.22**
	2. *Als Anwohnerin am Hansaring vermisse ich in ihrer Planung Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der gesundheitlichen Lebensbedingungen in unserem Quartier führen; vielmehr verschlechtert sich die gesundheitliche Situation durch die Intensität der angedachten städtebaulichen (Einzelhandels-) Nutzung. Ich bitte um eine Reduzierung der insgesamten Verkaufsfläche, damit die Entwicklung des Hafenareals die - typisch für Münster - kleinteilige Siedlungsstruktur aufgreift (...).*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“, Pkte. 2.2 und 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.1 der Stellungnahme 230.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.5** **1.2.170**
	3. *Des Weiteren rege ich an sicherzustellen, dass sämtliche neue Parkplätze außerhalb der Öffnungszeiten des Einkaufszentrums für Besucher und Anwohner des Hafenviertels nutzbar sind. Der Parkdruck ist bereits grenzwertig, insbesondere an schönen Tagen sowie bei Veranstaltungen im Hafen.*	Zu 3: Die mit Umsetzung des Planvorhabens bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze werden als ebenerdiger Kundenparkplatz mit rd. 158 Stellplätzen und als Tiefgarageneinstellplätze auf dem Vorhabengrundstück ausgewiesen. Die insgesamt rd. 365 Tiefgaragenplätze umfassen zusätzliche Kundenparkplätze sowie die notwendigen Stellplätze aus den übrigen Vorhabennut-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.171**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		zungen. Ca. 220 Tiefgaragenstellplätze werden als öffentliche Quartiersparkplätze angeboten. Alle Stellplätze im Vorhabenbereich werden bewirtschaftet. Details zum Betrieb der Quartiersgarage werden über den späteren Betreiber geregelt. Mit der Errichtung der öffentlichen Parkierungsanlage mit ca. 220 Stellplätzen in der Tiefgarage kommen die Zielaussagen und Inhalte des VBP Nr. 535 der Anregung zur Verbesserung der Parksituation im Quartier im Wesentlichen nach. Eine Freigabe der ebenerdigen Stellplätze außerhalb der Öffnungszeiten der Einzelhandelsnutzungen für Besucher und Bewohner des Hafenvierteles ist nicht möglich. Gemäß vorliegenden Lärmgutachten ist zum Ausschluss negativer Lärmeinwirkungen auf die angrenzende Wohnnachbarschaft der Betrieb der ebenerdigen Stellplatzanlagen auf dem Vorhabengrundstück alleinig für den Tageszeitraum in der Zeit von 6:00 - 22:00 Uhr zulässig. Der Anregung kann somit allein aus Lärmschutzgründen nicht entsprochen werden. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.6 „Verkehr“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 17 der Stellungnahme 312.	
361	Folgende Anregung/Bedenken wird vorgetragen: *(...) Mit Ärger und Verwunderung muss ich feststellen, dass für Lebensqualität gestaltbare Flächen unsinnig verwertet werden, für Supermärkte und Parkplätze. Anstatt Flächen für Erholung oder Wohnraum zu schaffen. Eine Stadt, die innerhalb von 100 m zwischen 2 Supermärkten, Apotheke und diversen anderen Angeboten in Bahnhofsnähe unnötige Supermärkte plant, kann das nicht vertretbar umsetzten. Wo bleibt da bitte die sogenannte „lebenswerteste“ Stadt. Das Vorhaben ist unverantwortbar und*	Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.5** **1.2.7** **1.2.11**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	nicht im Sinne der Anwohner dieses Viertels und der vielen Wohnungssuchenden. Für Wohnraum oder kulturelle Nutzungen besteht sicher Verständnis. Aber ihr geplantes Vorhaben schafft nur erhöhte Verkehrsbelastung und inhalts- und sinnlose Realitäten.		
363	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Verkehrsbelastung Schillerstraße: Ich befürchte durch das Einkaufszentrum zusätzliche Belastungen mit Verkehrslärm und Emissionen wie Luftschadstoffe, die durch den Kfz-Verkehr hervorgerufen werden, der mit dem Einkaufszentrum entsteht.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.1 und 4.3 „Verkehr“, Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, Pkt. 6.1 „ Schallimmissionen“ und Pkt. 7.1 „Luftschadstoffe“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.20** **1.2.22** **1.2.26**
	2. *Schon jetzt ist die Schillerstrasse Stadtring-auswärts Richtung Kanal erheblich verkehrsüberbelastet. Für das geplante zusätzliche Verkehrsaufkommen ist die viel zu schmale Schillerstraße - besonders auch im Bereich Hansaplatz bis zum Ende Hansaschule, der baulich auch durch einen späteren Abriss der Osmo-Hallen nicht mehr geändert werden kann (...). Es ergeben sich auch erhebliche Gefährdungen für Anwohner, Radfahrer und Fußgänger.*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1, 4.3, 4.6 und 4.7 „Verkehr“ und Pkte. 5.1 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkte. 2.1 und 2.2 der Stellungnahme 203.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.15** **1.2.20** **1.2.21** **1.2.74**
	3. *Die Verkehrsplanungen zum Vorhaben gehen von falschen Voraussetzungen aus. Schon heute ist der Hansaring als hauptsächliche Zufahrtsstraße voll belastet, und es kommt bereits heute - nicht nur in den Stoßzeiten - zu erheblichen Staus. Diese Entwicklung wird sich verstärken, wenn auf der Höhe/Ecke der heutigen Tankstelle am Hansaring eine Ampelanlage installiert wird. Hier ist mit einem Dauerstau zu rechnen.*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 und 4.5 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.19**
	4. *Die Belastungen durch Lärm, CO2 und Feinstaub haben nicht allein die Anwohnerinnen des Hansarings zu tragen, sondern auch die Menschen in den derzeit noch verkehrsberuhigten*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.26**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Wohnvierteln beiderseits des Hansarings. 5. *Prognostizierte „Entlastungen“ durch den Ausbau der B51/B481 bis zum Schifffahrter Damm, sind unrealistisch. Für die Finanzierung dieser Baumaßnahme stehen auf absehbare Zeit keine Mittel bereit. Die Straße über das Gelände der Firma „Scheiwe“ auf der Ostseite des DEK ist eine Privatstraße, kein Bestandteil des öffentlichen Straßennetzes und kann folglich nicht als Entlastung für den Hansaring berücksichtigt werden.*	Zu 5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.4 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.16** **1.2.17**
	6. *Das Verkehrsgutachten wurde durch den Investor finanziert. Darin sehe ich eine deutliche Gefahr der Verquickung der Interessen des Auftraggebers mit den Ergebnissen des Gutachtens.*	Zu 6: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.2 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.2**
	7. *Ich rege hiermit ausdrücklich an, das nach meiner Meinung erhaltenswürdige Postgebäude, das wegen dem Bau des E-Centers abgerissen werden soll, unter Denkmalschutz zu stellen. Ich bitte Sie, diese Anregung zu prüfen und mir Ihre Einschätzung mitzuteilen, ob das Gebäude nach dem Denkmalschutzgesetz erhaltungswürdig ist.*	Zu 7: Ein Gebäude wird erst mit der Eintragung in die Denkmalliste zum Denkmal. Zuständig für die Ausweisung / Aufnahme ist die Untere Denkmalbehörde der Stadt Münster. Sie entscheidet im Benehmen mit dem Westfälischen Amt für Denkmalpflege, ob ein Gebäude die tatbestandlichen Voraussetzungen nach § 2 DSchG erfüllt. Für das benannte Postgebäude wurde eine denkmalfachliche Prüfung mit folgendem Ergebnis durchgeführt: Das sog. Postgebäude, Hansaring 64, wurde in der Zeit zwischen 1925 und 1930 als „Telegraphen Bau- und Zeugamt“ errichtet. Die bauliche Anlage umfasst drei Gebäudeteile, die einen Betriebshof umschließen: Das nördliche Haupt- und Eingangsgebäude an der damaligen Lübecker Straße mit Durchfahrt zum Betriebshof, ein über Eck angebauter westlicher Werkstattflügel und ein winkelförmiges Lagergebäude im Südosten.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.172**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Nennenswerte architektonische Merkmale weist die Anlage allenfalls im Bereich des dreigeschossigen Hauptgebäudes auf. Die straßenseitige backsteinverkleidete Fassade ist durch zwei übergiebelte Risalite angenähert symmetrisch gegliedert. Durch den linken Risalit führt mittig die Hofzufahrt, die durch eine Adlerfigur aus Werkstein auf einer abgestuften Backsteinkonsole über dem Sturz akzentuiert ist. Die Anlage entspricht im Übrigen einem schlichten betrieblichen Funktionsbau der Entstehungszeit, der wie üblich mehrfach den funktionalen Anforderungen angepasst und baulich modernisiert worden ist. So wurden Teile beispielsweise nach Kriegszerstörung wieder aufgebaut sowie neu verklinkert bzw. befenstert. Die baugeschichtliche Bedeutung der Anlage oder auch nur des Hauptgebäudes geht nicht über die des alltäglichen Bauens hinaus und hat daher keinen i.S. des § 2 Denkmalschutzgesetz NRW hinreichenden historischen Zeugniswert. Die notwendigen besonderen Gründe für den Erhalt und die Nutzung sind ebenfalls nicht gegeben. Die beschriebenen wenigen Merkmale reichen nicht aus, um die für eine Unterschutzstellung maßgebenden Kriterien zu erfüllen. Die Anregung berührt den vorhabenbezogenen Bebauungsplan dahingehend, als im Falle des Denkmalschutzes nach Auffassung des Anregers andere Planungs- bzw. Überplanungsvoraussetzungen gelten würden. Mit Blick auf die Ergebnisse der denkmalfachlichen Prüfung haben die Zielaussagen und Inhalte des Bebauungsplans bzgl. des Postgebäudes uneingeschränkt Bestand.	
	8. *Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am Hafen mit einer Verkaufsfläche von 4.900 qm ist nicht erforderlich, da die Einzel-*	Zu 8: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	handelsstruktur des Stadtteils und der angrenzenden Stadtteile bewährt und in jeder Hinsicht ausreichend ist. (…) Auch das Einzelhandelskonzept stellt hier eine Versorgungsquote von 100% fest.		**1.2.7**
	9. *Durch die Ansiedlung werden zudem bisherige Einzelhandelsangebote in ihrer Existenz bedroht. (…) Das Erfordernis für weitere Verkaufsflächen ist nicht gegeben. Vielmehr stellt auch der von der Fa. Stroetmann beauftragte Gutachter fest, dass zugunsten des wirtschaftlichen Erfolgs des Einkaufszentrums die beiden am Hansaring gelegenen Supermärkte nicht weiter bestehen würden.*	Zu 9: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.2 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.8**
	10. *Durch Verdrängungseffekte würden die bislang bestehende fußläufige Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten in erheblicher Weise beeinträchtigt werden. Viele AnwohnerInnen, insbesondere ältere Menschen müssten deutlich längere Wege zurücklegen. Dies kann nicht Sinn und Zweck einer nachhaltigen Stadtplanung sein.*	Zu 10: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.3 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.9**
	11. *4.500 Menschen haben sich mit ihrer Unterschrift gegen das Planvorhaben ausgesprochen.*	Zu 11: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.1**
	12. *Im Übrigen rege ich an, die Aussagen der Gutachten zur Beeinträchtigung des vorhandenen Einzelhandels zu überprüfen. (...)*	Zu 12: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.4 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.10**
	13. *Ich rege somit an,* *- auf die Planung des E-Centers zu verzichten,* *- die Verkehrsbelastung der Schillerstraße Stadtring-auswärts durch geeignete Maßnahmen zu verringern, grade auch im Hin-*	Zu 13: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“, Pkte. 4.1 und 4.4 „Verkehr“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37, Pkte. 2.1 und	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.6** **1.2.172**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	blick auf eine weitere Verkehrszunahme durch die geplante spätere Neubebauung des Osmohallen-Grundstückes, *- und da bestehende Postgebäude zu erhalten und unter Denkmalschutz zu stellen.* *Danach sollte der überarbeitete Bebauungsplan erneut öffentlich ausgelegt werden.*	2.2 der Stellungnahme 203 und Pkt. 7 der Stellungnahme 363.	**1.2.173**
374	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Ich bin Mieterin in der Emdener Straße. Ich befürchte durch die Planung des Einkaufszentrums zusätzliche Belastungen mit Verkehrslärm und Emissionen wie Luftschadstoffe, die durch den Kfz-Verkehr hervorgerufen werden, der mit dem Einkaufszentrum entsteht.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, Pkte. 6.1 und 6.4 „Schallimmissionen“ sowie Pkte. 7.1 und 7.2 „Luftschadstoffe“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.1 der Stellungnahme 176A.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.20** **1.2.22** **1.2.26**
	2. *Ein Einkaufszentrum am Hafen ist nicht erforderlich, da die Einzelhandelsstruktur des Stadtteils nebst angrenzenden Stadtteilen bewährt und ausreichend ist. Es sind genügend Einkaufmöglichkeiten vorhanden; diese wären durch die Errichtung des Hafencenters stark gefährdet.*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 3.1 und 3.2 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.7** **1.2.8**
	3. *Ich rege an,* *- auf die Planung des E-Centers der Fa. Stroetmann zu verzichten,* *- das Gelände für den Bau von preiswertem Wohnraum zu nutzen und das bestehende Postgebäude zu erhalten und als Wohnraum zu nutzen.*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.6**
382	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Das geplante Hafencenter (Einkaufszentrum) ist ein reines Überversorgungszentrum und wird deshalb auch nicht benötigt. Das Einzelhandelskonzept stellt hier bereits heute eine Versorgungsquote von 100% fest.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten und Pkte. 3.1 - 3.3 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.5** **1.2.7**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Durch Verdrängungswettbewerb sehen wir die heute noch gut funktionierende fußläufige Erreichbarkeit einiger Geschäfte an der Wolbecker Straße nicht mehr gegeben. Auch das von der Fa. Stroetmann in Auftrag gegebene Gutachten stellt fest, das zugunsten des wirtschaftlichen Erfolgs des Einkaufszentrums einige Geschäfte schließen müssen. Viele AnwohnerInnen, besonders ältere Menschen müssen deutlich längere Wege zurücklegen. Das kann keine vernünftige und nachhaltige Stadtplanung sein. (Anmerkung: Auszug aus Einzelhandelskonzept der Stadt Münster 2004 zur Bedeutung einer flächendeckenden Sicherstellung von fußläufig erreichbaren Nahversorgungsangeboten im Wohnquartier) Bisher war die Diskussion über das Überversorgungszentrum mehr Theorie als Praxis. Bei der jetzt aktuellen Offenlegung des VEP der Firma Stroetmann werden aber alle Teilaspekte des Vorhabens zwangsläufig zusammengeführt und in ihrer Wechselwirkung auf das Gesamtprojekt und auf die Auswirkungen auf vorhandene Lebenswelt im Viertel zu betrachten sein. Dazu gehören auch die fußläufig erreichbaren Nahversorgungsangebote im Wohnquartier z.B. an der Wolbecker Straße. Die Theorie des Einzelhandelskonzepts der Stadt Münster wird hier auf den Prüfstand gestellt. In der Praxis sind im erreichbaren Umfeld zusätzlich viele neue Einzelhandelsflächen entstanden und konterkarieren bereits jetzt die Annahmen und Zielsetzungen dieses Überholten Konzeptes aus 2004. Hier wird durch eine scheinbar schlichte Modernisierung des Einzelhandels in die vorhandenen Stadtstrukturen und auch in intakte Sozialstrukturen massiv eingegriffen. Dieses ist eines der Gründe weshalb das hier geplante Hafencenter von der weitaus überwiegenden Bevölkerung dieses Stadtteils massiv abgelehnt wird.		**1.2.8** **1.2.9** **1.2.91** **1.2.102**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	2. *Die Verkehrsplanungen gehen von falschen Voraussetzungen aus. Die Zu- und Abfahrt dieses Centers soll hauptsächlich vom Hansaring erfolgen. Auf diesem gibt es aber bereits heute täglich erhebliche Staus. Durch die geplante neue Ampelanlage in der Kurve des Hansaringes wird dieses Übel drastisch verschärft. Denken wir nur an den zusätzlichen Verkehr durch das Hafencenter und das „Projekt Neuhafen“.*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 und 4.5 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.19**
	3. *(...) ein von der Fa. Stroetmann in Auftrag gegebene Verkehrsuntersuchung (...) kommt zu dem Ergebnis:* *- dass durch die neue zusätzliche Ampelanlage in Verbindung mit einem neuen verkehrsabhängigen, koordinierten Ampelprogramm die heutige Stausituation behoben bzw. verbessert wird. Diese sogenannte adaptive Verkehrssteuerung hat in Münster bisher nicht funktioniert und ist zwischenzeitlich „eingestampft“ worden. Somit ist das Verkehrsgutachten in diesem zentralen Punkt hinfällig und neu zu bewerten.*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.2 Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten und 4.5 „Verkehr“. Die sogenannte adaptive Verkehrssteuerung wird tatsächlich nicht weiterverfolgt. Deswegen sind gleichwohl auch weiterhin verkehrsabhängige, koordinierte Ampelsteuerungen im Sinne einer Grünen Welle möglich.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.174**
	4. *Entlastung durch den Ausbau der B51 Umgehungsstraße ist nicht in Sicht. Entlastung durch die Privatstraße über das Gelände der Fa. „Scheiwe“ östlich des DEK ist nicht erwünscht und auch nur bedingt möglich. Der Verkehr würde auf der Schillerstraße, die ja durch die Tiefgaragenzufahrten für die ca. 370 neuen Wohnungen zum „Projekt Neuhafen“ stark zusätzlich belastet wird, ankommen und hier für weitere Probleme sorgen.*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.4 „Verkehr“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkte. 2.1 und 2.2 der Stellungnahme 203.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.16** **1.2.17** **1.2.74**
	5. *Die zusätzlichen Belastungen durch Lärm und Feinstaub haben nicht nur die AnwohnerInnen des Hansaviertels zu tragen, sondern alle Bewohner des Viertels. Führen wir uns einmal vor Augen, dass wir uns hier in einem der am dichtest bewohnten Vierteln der Stadt Münster befinden. Aus den hier genannten*	Zu 5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, 6.1 „Schallimmissionen“ und Pkt. 7.1 „Luftschadstoffe“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.26**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Gründen ist das Projekt in dieser Form und an diesem Standort grundsätzlich abzulehnen.		
391	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Das Verkehrsaufkommen ist im Hafenviertel derzeit schon kaum zu ertragen. Neben der Wolbecker Straße und dem Hansaring wird die Schillerstraße zunehmend als Zu- und Einfahrtstraße genutzt. Die enge und unübersichtliche Verkehrsführung der Schillerstraße ist zu den Stoßzeiten besonders für Radfahrer gefährlich. Die laut Verkehrsprognose angesetzten ca. 3.900 Kfz-Mehrfahrten pro Tag zum geplanten Einkaufszentrum am Hafen führen daher nicht nur zu einem Chaos, sondern erhöhen unnötig die Schadstoff- und Lärmemission.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1, 4.3, 4.6 und 4.7 „Verkehr“ und Pkte. 5.1 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkte. 2.1 und 2.2 der Stellungnahme 203.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.20** **1.2.21** **1.2.74**
	2. *Eine zentrale Einkaufsmöglichkeit an den Hafen zu setzen, stört auch das m.E. gut funktionierende und fußläufig zu erreichende Netz der Einzelhandelsläden im Viertel. Zudem gibt es schon ausreichend Supermärkte, Drogeriegeschäfte etc. Für unser Viertel ist ein Einkaufszentrum keine Bereicherung sondern eine Last. Einkäufe würden hier nur Leute von außerhalb erledigen und wer fährt dafür schon zu Feierabend über den Ring? Ein Einkaufszentrum dort hinzubauen macht überhaupt keinen Sinn.*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.1 - 3.3 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.7** **1.2.8** **1.2.9**
	3. *Die weiteren Bauvorhaben im Hafen stellen ebenfalls gesundheitliche und finanzielle Belastungen für die Anwohner dar. Die Mieten sind seit den letzten 2 Jahren drastisch angestiegen. Es ist allein die Ankündigung, dass sich das Viertel verändern wird, die die Mietpreise anziehen lassen. Der Bau- und Verkehrslärm nimmt zu, Spielplätze verschwinden und werden zu Parkplätzen für Baumaschinen. Vertraute Wege zum Hafen werden für Anwohner unpassierbar (s. Osmo-Hallen).*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 und 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ und Pkte. 5.3 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 3 der Stellungnahme 246.	**Der Anregung wird nicht gefolgt bzw. bezieht sich die Anregung auf Aspekte außerhalb des Bebauungsplans für die sich eine Beschlussfassung erübrigt.** **1.2.5** **1.2.25**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	4. *Was unser Viertel braucht, ist mehr bezahlbarer Wohnraum und kein Einkaufszentrum für Leute von außerhalb oder unbezahlbare Wohnungen für Singles und Wochenendpendler. Wir wünschen uns ein Viertel, dass Zukunft hat. Dass hierfür bauliche und verkehrstechnische bzw. verkehrssichernde Neuerungen erfolgen, ist verständlich. Ob ein Einkaufszentrum hier das richtige Vorhaben darstellt? Ich denke nicht!*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**1.2.26** **1.2.161** **Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.5**
392	Folgende Anregung/Bedenken wird vorgetragen: *(...) als Bewohner des Hafenviertels bin ich der Meinung, dass es definitiv genügend Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe gibt. Zum Beispiel günstiger Wohnraum für Studenten oder ein Park wären meiner Meinung nach zwei deutlich bessere Alternativen.*	Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkte. 3.1 und 3.2 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37 und Pkt. 10 der Stellungnahme 147.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.6** **1.2.7**
393	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Als Anwohner in der Meppener Straße nur wenige Meter vom Hafen und dem geplanten neuen Einkaufscenter entfernt, halte ich das derzeitige Angebot an Einkaufsmöglichkeiten für völlig ausreichend und daher die Schaffung eines weiteren, großflächigen Supermarktes für unnötig. Mit dem REWE- und dem PENNY-Markt am Hansaring und den zahlreichen Geschäften an der Wolbecker Straße (u.a. ein weiterer REWE-Markt sowie ein Netto) sind ausreichende Einkaufsmöglichkeiten vorhanden. (...)* *Was diesem Viertel - und selbstverständlich auch der Stadt Münster insgesamt - hingegen fehlt, ist bezahlbarer Wohnraum. (...) als ein überdimensioniertes Einkaufszentrum, das wir Anwohner überhaupt nicht brauchen.* 2. *Sollte es zum Bau des neuen Einkaufscenters kommen, be-*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkte. 3.1 und 3.2 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37. Zu 2: S Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 und 4.7	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.7** **Der Anregung wird nicht**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	fürchte ich zudem einen weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens auf dem Hansaring, was ich nicht für zumutbar halte. Schon jetzt ist es aufgrund des permanent fließenden Verkehrs am Nachmittag für mich kaum möglich, als Jogger problem- und gefahrlos den Hansaring zu überqueren.	„Verkehr“.	**gefolgt.** **1.2.11** **1.2.21**
	3. *Unser Viertel lebt von seiner Individualität, von seinen vielen kleinen Lokalen, Geschäften und Kneipen. Der Hafenbereich zählt für mich zu einem der schönsten Orte in Münster, gerade wegen seiner Vielfältigkeit. Weshalb die frei werdende Fläche nun mit Geschäften x-beliebiger Einzelhandelsketten zugebaut werden soll, ist mir daher völlig unverständlich. Daher lehne ich die Planung in ihrer jetzigen Form ab.*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“ und Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.5** **1.2.6**
405	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Hiermit melden wir Bedenken und Anregungen zu den Planungsvorhaben an und erheben Einwendungen gegen diese in höchstem Maße unsoziale Planung, die nur die kommerziellen Interessen eines Supermarktinvestors berücksichtigt, die Bedürfnisse der im Hansa- / Hafen- / Mauritz-Viertel lebenden Bewohner aber ignoriert. Eine Weiterentwicklung eines sozial und kulturell funktionierenden Stadtteils wird mit dieser Planung verhindert. Zudem ist diese Planung nochmal unsozial, weil sie Flächen für möglichen Wohnraum aus Kommerzgründen vernichtet.*	Zu 1: Die mit dem Planvorhaben verbundene langfristige qualitative Sicherung der Nahversorgungssituation trägt zu einer Stärkung der Infrastruktur und damit Stärkung - auch im sozialen Sinne - des Stadtquartieres bei. Die Behauptung einer unsozialen Planung ist subjektiv und im Vortrag unbegründet. Die Entwicklung des Plangebiets zu einem Wohnstandort ist nicht städtisches Entwicklungsziel für den Standort. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“ und Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.5** **1.2.175**
	2. *Diese Planung zerstört urbane Wohnstrukturen statt gewachsene Stadtteile weiterzuentwickeln.*	Zu 2: Mit der Umsetzung des Planvorhabens wird eine innerstädtische, derzeit brachliegende ehemalige Gewerbefläche innerhalb formulierter städtebaulicher und nutzungsspezifischer Zielsetzungen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zugeführt.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.176**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Die Zerstörung urbaner Wohnstrukturen mit Umsetzung des Planvorhabens ist eine subjektive Behauptung und im Vortrag unbegründet. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.1 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	
	3. *Diese Planung zerstört eine intakte Infrastruktur, die sich durch fußläufig erreichbare Läden und Serviceeinrichtungen auszeichnet.*	Zu 3: Entgegen der Behauptung wird mit Umsetzung des Planvorhabens nicht eine intakte Infrastruktur zerstört, vielmehr trägt das Vorhaben zu einer langfristigen qualitativen Sicherung der Nahversorgungssituation und damit der Infrastruktur im Quartier bei. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 3.1 - 3.3 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.8** **1.2.9**
	4. *Diese Planung ist gesundheitsschädlich, da die massiv zunehmenden Verkehrsmengen eine erhebliche Mehrbelastung an Lärm und Schadstoffen zu Folge hat. Uns beschleicht der Verdacht, dass die Verkehrsprognose vermutlich zu Gunsten des Einkaufszentrums „schön gerechnet“ wurde. (...) Wohnraum sowie Gesundheit der hier lebenden Bevölkerung spielt in dieser Planung ganz offensichtlich eine dem Kommerz untergeordnete Rolle. Dies kann aber nicht im Sinne einer bürgerbedarfsorientierten Stadtplanung sein.*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.2 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“, Pkt. 2.2 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen und Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.5** **1.2.11** **1.2.12** **1.2.15** **1.2.22**
	5. *In dieser Planung finden Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderung nicht statt. Diese Planung ist ein Rückfall in die 1960-iger Jahre, in der jegliche Planungen dem Auto untergeordnet wurden, ohne auf die Gesamtheit der Bevölkerung Rücksicht zu nehmen.*	Zu 5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 und 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 4.7 „Verkehr“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 7 der Stellungnahme 244.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.159** **1.2.177**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	6. *Diese Planung negiert all das wodurch diese Stadt sich bisher auszeichnet: ausreichende Grünflächen, Wegeverbindungen, Durch- und Belüftung der Wohnquartiere.*	Zu 6: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.1 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.3** **1.2.161**
	7. *Durch diese gesundheitsschädlichen Planungen (...) wird für unser Eigentum (Lingener Straße 8) mit Werteinbußen zu rechnen sein was unsere Altersvorsorge gefährdet, da mit Mietminderungen zu rechnen ist. (...)*	Zu 7: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ und Pkt. 12.1 „Sonstiges“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.22** **1.2.38**
409	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *(...) in der jetzigen Form lehne ich die Planung ab. Weitere großflächige Einkaufsmöglichkeiten werden dort nicht benötigt. Ein großer Verbrauchermarkt befindet sich keine 100 m Meter entfernt auf der anderen Straßenseite des Hansarings. Was tatsächlich benötigt wird, sind bezahlbarer Wohnraum und bezahlbare bzw. öffentlich nutzbare Flächen für kulturelle/kreative Aktivitäten. (...)*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.1 „ Einzelhandel“, Pkt. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.7**
	2. *(...) trotz der gewissen derzeit angedachten Sortimentsbeschränkungen - wird ein weiteres großes Einkaufszentrum bestehende lokale und kleinteiligere Einkaufsmöglichkeiten z.B. im Bereich der Wolbecker Straße und der Innenstadt in Bedrängnis oder sogar in Existenznot bringen.*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.2 „Einzelhandel“	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.8**
	3. *Mit der Planung soll völlig ohne Not eine der wenigen noch vorhandenen größeren innenstadtnahen Flächen, die sich bestens für die wirklich benötigten Nutzungen (bezahlbares Wohnen, öffentlich nutzbare Flächen, „niederschwellige“ Kulturangebote) eignen würden, hinweg gegeben werden. Es ist in der gesamten*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.4**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Innenstadt keine einzige Fläche erkennbar, die sich in ähnlicher Art und Weise im vorgenannten Sinne eigenen würde. Meines Erachtens gehört an diese Stelle ein sozial und kulturell lebendiger Stadtteil. Mit der gleichzeitigen Innenstadtnähe und den Möglichkeiten, die die Kaianlage und die Wassernähe bieten, bestünden hierfür geradezu ideale Voraussetzungen. Diese einmalige städtebauliche Möglichkeit wird verschenkt, wenn man - wie vorgesehen - die Flächen weitgehend x-beliebigen großen Einzelhandelsflächen (...) opfert. Ein Einkaufszentrum braucht im Gegensatz zu einem lebendigen und sozial funktionierenden Stadtteil keine städtebaulich derart attraktiven und einmaligen Flächen.		
	4. *Entgegen jeder Suggestion verhindert das Einkaufszentrum nicht nur die Entwicklung eines lebendigen, sozialen und öffentlichen neuen Stadtteils, der ein Gewinn für alle Münsteraner/innen bedeuten würde. Es wird auch die Lebensqualität in den bestehenden und angrenzenden Wohngebieten (in den Bereichen Hansaring, Schillerstraße, Wolbecker Straße u.a.) verschlechtern.*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.5**
	5. Das gilt alleine schon deshalb, weil das Einkaufszentrum (E-Center) lt. ausliegender Verkehrsprognose ca. 3.900 Kfz-Fahrten pro Tag ((...) warum „nur“ 1.377 Neuverkehre pro Tag angenommen werden, ist ebenso unplausibel, wie die Tatsache, dass 30 LKW-Fahrten pro Tag für die Gesamtanlage ausreichend sein sollen). Tatsächlich wird das Einkaufszentrum noch weitaus mehr Kfz-Verkehr anziehen.	Zu 5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.3 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.15**
	6. *Kfz-Verkehr verursacht massiven Lärm.*	Zu 6: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 6.1 - 6.3 „Schallimmissionen“.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen -**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
			eine Beschlussfassung erübrigt sich.
	7. *Statt planerisch für eine Verbesserung der Durchlüftung zu sorgen und den Grünanteil zu erhöhen wird die an den örtlichen Hauptverkehrsadern vielfach bereits bestehende Riegelsituation (straßennahe, dichte Bebauung) durch das städtebaulich hoch verdichtete und ebenfalls vielfach riegelhafte Hafencenter weiter verschärft.*	Zu 7: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.1 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.3**
	8. *Dabei ist die örtliche Verkehrs- und damit Lärm- und Schadstoffbelastung bereits jetzt für an die Straßen angrenzende Wohnnutzung sehr hoch. Mit all den o.g. Belastungen durch Luftschadstoffe und Lärm wird sich die Verkehrssituation für die Nachbarn und bisherigen Anwohner weiter verschlechtern; beispielsweise durch Parkplatzmangel und - jedenfalls zu den Hauptverkehrszeiten - Rückstaus in den kleineren Wohn- und Erschließungsstraßen, was zudem weitere Lärm- und Schadstofferhöhung bedeutet. Durch die hohe und noch höher werdende Verkehrsbelastungen sowie die zusätzlichen Einfahrten (bzw. deutliche Erhöhung ihrer Nutzungen), steigt auch die Gefahr von Unfällen. Das gilt ganz besonders für Kinder, Ältere und Radfahrer/innen.*	Zu 8: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 - 4.3, 4.6, 4.7 „Verkehr“ und Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.20** **1.2.21**
	9. I*ch erwarte für die Wohnnachbarn aber auch die Personen, die in der Nähe des Hafencenters arbeiten, unzumutbare und jedenfalls auf Dauer gesundheitsschädliche Belastungen durch Immissionen (vor allem Lärm- und Luftschadstoffe). Das gilt auch schon für die Bauphase samt riesiger und tiefer Tiefgarage in schwierigem Baugrund neben dem Hafen bzw. DEK.*	Zu 9: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1, 5.3 und 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, Pkt. 6.1 „Schallimmissionen“ und 7.1 „Luftschadstoffe“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.22** **1.2.25**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	10. *Nicht nachvollziehbar ist für mich, ob überhaupt und wenn ja ausreichend konservativ die Lärmbelastung durch die Klimatisierungs- und Lüftungsanlagen des Hafencenters samt Tiefgarage einbezogen wurden.*	Zu 10: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt.6.5 „Schallimmissionen“	**Der Anregung wurde teilweise gefolgt bzw. betrifft die Anregung Aspekte außerhalb des Bebauungsplans für die sich eine weitere Beschlussfassung erübrigt.**
	11. *Ich halte die Planung insgesamt nicht für zukunftstauglich: Eine derartige Planung muss vorausschauend sein, denn hiermit wird eine Situation für viele Jahrzehnte zementiert. Es ist davon auszugehen, dass Lärm- und Schadstoffgrenzwerte in Zukunft aus Gesundheitsschutzgründen noch weiter abgesenkt werden müssen. Die Stadt schafft sich an dieser Stelle (...) die städtebaulichen Probleme der Zukunft. Das Ganze ist umso unverträglicher, als dass der Umweltbericht, der insgesamt viel zu pauschal ist und meist nur auf die Einhaltung von Grenzwerten oder gesetzlichen Vorgaben verweist, zu den derzeitigen Lärmbelastungen ausführt, dass Grenzen schon überschritten sind. So heißt es auf S. 80 des Begründungsentwurfs: „Das Plangebiet ist Lärmbelastungen ausgesetzt, die vor allem aus dem Verkehr entlang der umgebenden Haupterschließungsstraßen resultieren. Entlang des Hansarings sind Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 zu erwarten und auch die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV sind für relevante Immissionspunkte voraussichtlich überschritten.“ (...) „Gemäß dem „Schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.2/04 zur Bewertung der schalltechnischen Auswirkungen der vorhabenbezogenen Verkehrserzeugung auf die Verkehrslärmsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft“ der Zech Ingenieurgesellschaft mbH werden jedoch bereits für den Nullfall im*	Zu 11: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, Pkt. 6.1 „Schallimmissionen“ und Pkt. 11.1 „Umweltbericht“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.23** **1.2.27** **1.2.37**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Prognosehorizont 2016 - also ohne zusätzliche Lärmzuwächse aus dem geplanten Vorhaben, alleinig aus den Verkehrsbelastungen Beurteilungspegel von 70/60 dB(A) tags/nachts erreicht und punktuell an relevanten Stellen sogar überschritten." *(...) In naher Zukunft ist in der direkten Umgebung des geplanten Hafencenters mit gesundheits- und damit grundrechtsrelevanten Lärmbelastungen zu rechnen. Es ist mir völlig unverständlich, wieso in eine solche Situation ein Einkaufszentrum mit weiterem erheblichen Lärmpotenziale (allein mehrere hundert Parkplätze) geplant wird.*		
	12. *Die Stadt hat zuvorderst dafür zu sorgen, dass der Grundrechtsschutz garantiert wird. Sie will dem nachkommen, indem sie im Plangebiet selbst teils passiven Schallschutz (Lärmschutzfenster, Lüftungsanlagen für Wohnräume) festsetzt. Das geht aber nur im Plangebiet selbst. Die Bestandswohnbebauung am Hansaring u.a. ist nicht Teil des Plangebietes; hier erfolgt kein Schutz. Der soll angeblich im weiteren Verfahren außerhalb des Bebauungsplans und auf Kosten des Investors erfolgen. Das ist viel zu unsicher; ein Verweis auf eine angebliche Formulierung hierzu im Durchführungsvertrag reicht nicht. Wer genau soll welchen Anspruch haben? Welches Verfahren wird angesetzt? Zudem haben die dortigen Hauseigentümer und Bewohner dann den Nachteil, keine Fenster mehr öffnen zu können. Und wer stellt sicher, dass die Lüftungsanlagen über die ganze Betriebszeit des Einkaufszentrums gewartet/repariert werden? Wer zahlt den Strom? Was ist mit den Außenwohnbereichen wie Balkonen und Terrassen sowie Gärten, für die kein passiver Lärmschutz möglich ist?*	Zu 12: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 5.2 „Allgemeine Belange zu Immissionen", Pkte. 6.1 und 6.4 „Schallimmissionen" sowie „Teil II – Einzelabwägung", Pkt. 15 der Stellungnahme 202.	**Dem Belang nach passivem Schallschutz auch außerhalb des Plangebietes wird teilweise gefolgt - der Anregung im Übrigen wird nicht gefolgt.** **1.2.24** **1.2.28** **1.2.29**
	13. *Zu den Luftschadstoffen heißt es auf S. 80 des Begrün-*	Zu 13: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 7.2 „Luftschad-	**Der Anregung wird nicht**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	dungsentwurfs (Umweltbericht): „Gemäß dem Umweltkataster der Stadt Münster liegt im Bereich der an das Plangebiet angrenzenden Straßen mit relativ dichtem Verkehr (Hansaring, Schillerstraße) die Belastung durch inhalierbaren Feinstaub (PM10) bei maximal 28 µg/m³ und durch Stickstoffdioxid (NO2) bei maximal 32 µg/m³. Die zulässigen Jahresmittelwerte der 39. BImSchV für PM10 bzw. NO2 von jeweils 40 µg/m³ werden nicht erreicht. Bezüglich lungengängigen Feinstaubs (PM2,5) kann ebenfalls von einer Unterschreitung des relevanten Grenzwertes ausgegangen werden (simuPLAN 2013).“ Diese Aussage unterschlägt, dass es für Feinstaub (PM10) nicht nur einen Jahresgrenzwert in der 39. BImSchV (sowie den europäischen Luftqualitätsrichtlinien) gibt, sondern auch einen Tagesmittelwert, der maximal 35 Mal pro Jahr überschritten werden darf. Die statistische Auswertung bundesweiter Messergebnisse hat gezeigt, dass ab einem Jahreswert PM10 von 28 µg/m³ nicht mehr sicher gestellt ist, dass die zulässigen 35 Überschreitungen des Tagesgrenzwertes unterschritten werden. Dieser sog. Äquivalenzwert ist anerkannt. Demnach kann entgegen dem Umweltbericht / der Begründung nicht sicher davon ausgegangen werden, dass bei den Luftschadstoffen die Grenzen sicher eingehalten werden.	stoffe“.	**gefolgt.** **1.2.31**
	14. *Weiterhin befürchte ich zu hohe Immissionen durch Erschütterung (vor allem Bauphase [Tiefgarage, Wasserhaltung, Gründung in unmittelbarer Nähe zu Bestandsbebauung]; im Betrieb u. a. durch LKWs, Licht (Bauphase und Betrieb) und Gerüche (vermutlich vor allem Betriebsphase [Ablufteinrichtungen, Abfallcontainer, etc.]).*	Zu 14: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 5.3 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt bzw. betrifft die Anregung Aspekte außerhalb des Bebauungsplans für die sich eine weitere Beschlussfassung erübrigt.** **1.2.25**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	15. *S. 88 des Begründungsentwurfs (Umweltbericht) räumt ein, dass die Tiefgarage in einen Grundwasserleiter eingreifen könne. Dann folgt die pauschale Behauptung, dass nachteilige Auswirkungen durch bauliche Maßnahmen ausgeschlossen werden könnten. Das reicht so nicht; hier ist bereits jetzt eine viel tiefgreifendere Auseinandersetzung notwendig. Die Durchtrennung eines Grundwasserleiters kann massive nachteilige Auswirkungen auf den Wasserhaushalt haben. Sie kann zudem zu massiven Nachteilen bei Nachbarbebauung führen (plötzlich anstauendes Wasser, Vernässung oder -im Gegenteil- plötzliches Austrocknen). Hierdurch können erhebliche Bauschäden provoziert werden, die schlechtestenfalls die Standsicherheit von Bestandsgebäuden in Frage stellen können.*	Zu 15: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 9.1 „Grundwasser“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.35**
	16. *S. 86 ff. des Begründungsentwurfs räumt Altlasten im Bereich der Tankstelle, des Postgrundstücks und der ehemaligen Holzverarbeitung ein. Aber auch hier findet eine Unterschätzung statt. Ich befürchte - grade im Zusammenhang mit der vorg. Wasserproblematik - eine nachteilige Mobilisierung dieser Altlasten und Umweltgefahren für Boden, Wasser und Natur.*	Zu 16: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 10.1 „Altlasten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.36**
	17. *Ich weise darauf hin, dass die Stadt Münster in ihren eigenen Veröffentlichungen* (Anmerkung: zitierte Veröffentlichung „Wohnstandort-Entwicklung Münster“ des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsplanung vom Oktober 2010 S.15) *die Gewinnung von bezahlbarem und lebenswerten Wohnraum höchste Priorität einräumt. Wie will die Stadt Münster ihre zuvor genannte von mir unterstrichene Schlussfolgerung denn umsetzten, wenn sie eines der wenigen noch vorhandenen zentrumsnahen Grundstücke weitestgehend für großflächigen Einzelhandel opfert?*	Zu 17: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.2 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	18. *Ich bin selbst persönlich durch die Planung betroffen: Schon jetzt bedeutet die Verkehrssituation am Hansaring eine starke Beeinträchtigung der Lebens- und Wohnqualität, was Lärmpegel, Vibration und Erschütterungen und Luftverschmutzung angeht.*	Zu 18: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ und Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.75**
	19. *Ich fürchte zusätzliche massive Beeinträchtigungen durch den geplanten Bau des E-Centers, dessen Zweck in einem Viertel in unmittelbarer Nähe zum Einkaufgroßzentrum an der Loddenheide völlig unergründlich ist.*	Zu 19: Die befürchteten Beeinträchtigungen werden durch den Einwender weitergehend nicht konkretisiert. Lt. städtebaulicher Wirkungsanalyse sind negative städtebauliche Auswirkungen auf bestehende zentrale Versorgungsbereiche mit Umsetzung des Planvorhabens nicht gegeben. Das Einkaufszentrum an der Loddenheide wurde im Jahr 2009 in Anwendung der Bestandsschutzregelung des damaligen § 24 a Abs. 5 LEPro neugegliedert und erweitert, der Standort liegt in städtebaulich nicht integrierter Lage. Insbesondere eine Angebotsausweitung am Standort Loddenheide darf einer Angebotsausweitung am Vorhabenstandort nicht entgegen stehen, da dies die städtebaulichen Zielsetzungen einer wohnortnahen Versorgung und stabiler zentraler Versorgungsbereiche konterkariert. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie Teil II - Einzelabwägung“, Pkte. 1 -5 der Stellungnahme 244.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.155**
	20. *Im Grunde genommen ist das Hafenviertel ein Stadtteil mit unheimlich viel Potenzial für Freizeitnutzung, Kultur und Tourismus. Die Bewohner und Besucher des Hafenviertels sind gut durchmischt und so soll es auch bleiben! Das heißt: keine weiteren Gastro- und Kommerzcenter werden benötigt, davon gibt es mehr als genug! Wohnflächen für Nutzer aus unterschiedlichen*	Zu 20: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.5** **1.2.6** **1.2.121**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Einkommensschichten, ein Spiel- und Zusammenkunftspark nach Vorbild des Überseequartiers in der Hafencity in Hamburg, der Groß- und Klein anlockt, der Vorbild für umwelt- und zukunftsorientierte Stadtplanung werden kann, wird hier benötigt. Wer sich als Stadt bei Ausschreibungen wie der Umwelthauptstadt Europas bewerben kann, muss auf Dauer mehr vorzuweisen haben als eine grüne Promenade (...) Hier haben sie die Chance, ein Zeichen für die Zukunft Münsters zu setzten (...), Münster ist mehr als Ratio und Stroetmann.		
422	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *(...) Ich bin Mieter im Haus Hansaring 53, direkt gegenüber dem geplanten Einkaufszentrum. Ich befürchte nicht nur für meine Person eine hohe zusätzliche Belastung mit Verkehrslärm und Emissionen wie Luftschadstoffe, die durch den Kfz-Verkehr hervorgerufen werden, der mit dem Einkaufszentrum entsteht.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“, Pkte. 6.1 und 6.4 Schallimmissionen sowie Pkte. 7.1 und 7.2 „Luftschadstoffe“. Anmerkung: Die straßenseitige Fassade des Hauses Hansaring 53 sowie die Fassade nach Nordosten in Richtung des Gebäudes des Hansaring 55 liegt innerhalb des Bereiches mit Anspruchsvoraussetzungen auf passive Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings gem. § 42 BImSchG in Verbindung mit der 24. BImSchV. Mit Prüfung und etwaiger Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen am Gebäude Hansaring 53 wird den Erfordernissen des Lärmschutzes in der getroffenen Abwägung städtebaulicher Belange und der Belange des Immissionsschutzes für den Standort angemessen entsprochen.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.20** **1.2.22** **1.2.26**
	2. *Außerdem - und davon geht (...) ein Gutachten des Antragsstellers aus - werden die bisherigen zwei Supermärkte am Hansaring, die auf sich gegenüberliegenden Straßenseiten liegen wahrscheinlich schließen müssen. Das bedeutet für fast alle Bewohner des Hafenviertels, dass die Wege zur Nahversorgung für*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 3.2 und 3.3 „Einzelhandel“ und Pkt. 4.7 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.8** **1.2.9** **1.2.21**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	sie deutlich länger werden. Außerdem werden die innerhalb des Hansarings lebenden Menschen in Zukunft zum Einkaufen den stark befahrenen Hansaring überqueren müssen. Betroffen sind vor allem Menschen mit Behinderung, Senioren und Kinder bzw. Eltern mit Kinderwagen. Auch eine Ampelanlage wird nicht alle Gefahren einer Querung beseitigen können.		
	3. *Ich möchte auch noch darauf hinweisen, dass das „E-Center" an der Friedrich-Ebert-Straße nur wenige Autominuten von dem hier in Frage stehenden zweiten Standort entfernt ist. Auch deshalb zweifle ich die stadtplanerische Nachhaltigkeit einer Änderung des Flächennutzungsplans an. Stattdessen scheint es hier nur um den Vorteil des Unternehmens Stroetmann zu gehen und nicht um die Bürger der Stadt Münster.*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen", Pkt. 3.1 „Einzelhandel".	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.7** **1.2.113**
	4. *Ich rege daher an, auf dem in Frage stehenden Gelände bezahlbaren Wohnraum zu schaffen oder die bisherigen Gebäude zum Beispiel für niederschwellige Kulturangebote umzunutzen und z.B. in einen Park einzubetten.*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen" sowie „Teil II - Einzelabwägung", Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37 und Pkt. 10 der Stellungnahme 147.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.53**
425	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Sie ist so nicht erforderlich. Weitere großflächige Einkaufsmöglichkeiten werden dort nicht benötigt. Ein großer Verbrauchermarkt befindet sich keine 100 m Meter entfernt auf der anderen Straßenseite des Hansarings. Was tatsächlich benötigt wird, sind bezahlbarer Wohnraum und bezahlbare bzw. öffentlich nutzbare Flächen für kulturelle/kreative Aktivitäten. (...)*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 3.1 „ Einzelhandel", Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen" sowie „Teil II - Einzelabwägung", Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.7**
	2. *(…) trotz der gewissen derzeit angedachten Sortimentsbeschränkungen - bestehende lokale und kleinteiligere Einkaufs-*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 3.2 „Einzelhandel".	**Der Anregung wird nicht gefolgt.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	möglichkeiten z.B. im Bereich der Wolbecker Straße und der Innenstadt in Bedrängnis oder sogar Existenznot bringen.		**1.2.8**
	3. *Mit der Planung soll völlig ohne Not eine der wenigen noch vorhandenen größeren innenstadtnahen Flächen, die sich bestens für die wirklich benötigten Nutzungen (bezahlbares Wohnen, öffentlich nutzbare Flächen, „niederschwellige" Kulturangebote) eignen würden, hinweg gegeben werden. Es ist in der gesamten Innenstadt keine einzige Fläche erkennbar, die sich in ähnlicher Art und Weise im vorgenannten Sinne eigenen würde. Meines Erachtens gehört an diese Stelle ein sozial und kulturell lebendiger Stadtteil. Mit der gleichzeitigen Innenstadtnähe und den Möglichkeiten, die die Kaianlage und die Wassernähe bieten, bestünden hierfür geradezu ideale Voraussetzungen. Diese einmalige städtebauliche Möglichkeit wird verschenkt, wenn man - wie vorgesehen - die Flächen weitgehend x-beliebigen großen Einzelhandelsflächen (...) opfert. Ein Einkaufszentrum braucht im Gegensatz zu einem lebendigen und sozial funktionierenden Stadtteil keine städtebaulich derart attraktiven und einmaligen Flächen.*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen" sowie „Teil II - Einzelabwägung", Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.4**
	4. *Entgegen jeder Suggestion verhindert das Einkaufszentrum nicht nur die Entwicklung eines lebendigen, sozialen und öffentlichen neuen Stadtteils, der ein Gewinn für alle Münsteraner/innen bedeuten würde. Er wird auch die Lebensqualität in den bestehenden und angrenzenden Wohngebieten verschlechtern.*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 2.3 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen".	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.5**
	5. *Das gilt alleine schon deshalb, weil das Einkaufszentrum (E-Center) lt. ausliegender Verkehrsprognose ca. 3.900 Kfz-Fahrten pro Tag ((...) warum „nur" 1.377 Neuverkehre pro Tag angenommen werden, ist ebenso unplausibel, wie die Tatsache, dass 30*	Zu 5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung", Pkt. 4.3 „Verkehr".	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.15**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	LKW-Fahrten pro Tag für die Gesamtanlage ausreichend sein sollen). Tatsächlich wird das Einkaufszentrum noch weitaus mehr Kfz-Verkehr anziehen.		
	6. *Kfz-Verkehr verursacht massiv Lärm - gerade, wenn wie hier vor einer Ampel gehalten, angefahren und abgebogen werden muss. LKWs, ggf. Parksuchverkehr (...), Türenschlagen, etc. kommen hinzu.*	Zu 6: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 6.2 und 6.3 „Schallimmissionen“.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen - eine Beschlussfassung erübrigt sich.**
	7. *Auch die Schadstoffsituation und die damit verbundenen Gesundheitsgefahren - insbesondere durch Feinstäube und Stickoxide (der Straßenverkehr gehört hier zu den Hauptquellen (...)) werden sich in den anliegenden Wohngebieten weiter verschärfen.*	Zu 7: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ und Pkt. 7.1 „Luftschadstoffe“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.30**
	8. *Statt planerisch für eine Verbesserung der Durchlüftung zu sorgen und den Grünanteil zu erhöhen, wird die an den örtlichen Hauptverkehrsadern vielfach bereits bestehende Riegelsituation (...) durch das städtebaulich hoch verdichtete und ebenfalls riegelhafte Hafencenter weiter verschärft.*	Zu 8: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.1 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.3**
	9. *Daher rege ich an* *- auf den Bau eines weiteren Einkaufszentrums der Firma Stroetmann zu verzichten,* *- das Gelände für den Bau von preiswertem Wohnraum zu nutzen,* *- das bestehende Postgebäude zu erhalten und zu Wohnraum umzubauen,* *- einen Teil des Geländes in bezahlbare bzw. öffentlich nutzbare Flächen für kulturelle Aktivitäten umzuwandeln*	Zu 9: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.6**
484	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen:		

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	1. (...) *Die Einrichtung eines großen Einkaufszentrums auf einer stadtplanerisch derart attraktiven Fläche erscheint mir aus diversen Gründen äußerst unnötig. Das Quartier ist mit der derzeit bestehenden Einzelhandelsstruktur bestens ausgestattet. Den Platz für weitere Einzelhandelsinfrastruktur zu nutzen ist Verschwendung des Potenzials, das die Fläche mit sich trägt.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.2 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ und Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.1 der Stellungnahme 230.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.7**
	2. *Durch die Realisierung des „Hafencenters“ wie in den ausliegenden Plänen beschrieben wird ein zu hohes Verkehrsaufkommen entstehen, wodurch starke Luft-, Lärm- und Umweltbelastungen auftreten, die es zu vermeiden gilt. Die Gutachten, die Bedenken dieser Art aus dem Weg räumen sollen, sind in großen Teilen in Frage zu stellen, da sie stark beschönigend sind und in weiten Teilen Probleme aufgedeckt haben, die durch den Bau des „Hafencenters“ entstehen würden, aber nicht kompensiert werden können (Lärm-, PM10-, Stickoxidbelastung durch Verkehrsaufkommen sowie Störfallrisiko).*	Zu 2: Die planbedingten Auswirkungen auf die Verkehrs-, Lärm- und Luftschadstoffsituation sowie auf die Umweltbelange wurde ausführlich gutachterlich untersucht, nach Erfordernis wurden geeignete Minderungs- und Schutzmaßnahmen aufgezeigt und in Form von planungsrechtlichen Festsetzungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan bzw. über verbindliche Regelungen auf der Ebene des Durchführungsvertrages gesichert. Der Vortrag stark beschönigender gutachterlicher Aussagen und nicht kompensierter Probleme ist eine subjektive Behauptung und bleibt unbegründet. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 und 4.2 „Verkehr“, Pkte. 5.1 - 5.4 “Allgemeine Belange zu Immissionen“, Pkt. 6.1 „Schallimmissionen“, Pkt. 7.1 „Luftschadstoffe“, Pkt. 8.1 „Störfallrisiko“ und Pkt. 11.1 „Umweltbericht“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.22** **1.2.178**
	3. *Das Amt für Stadtentwicklung Münster hat die Gewinnung von bezahlbarem und lebenswertem Wohnraum als einer der Hauptziele für die bauliche Entwicklung Münsters formuliert. Ich bitte diese Zielsetzung als einen Hauptfaktor für die Bauplanung dieser Fläche vorzusehen. Münster ist eine sehr attraktive Stadt (...). Die Einwohnerzahl steigt zunehmend. Jetzt gibt es die Möglichkeit attraktiven Wohnraum zu schaffen. Diese Chance muss genutzt werden!*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.6**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	4. *Des Weiteren ist Münster nicht nur zum Leben sondern auch zur Freizeitgestaltung höchst charmant. (...) Zu Recht ist Münster des Öfteren als lebenswerteste Stadt bezeichnet worden. Die Errichtung eines großen Einkaufszentrums ist eine Abwertung dieses Zustandes. Am Hafen sollte man auf Münster typische Attribute setzen: städtisches Leben im Grünen, ein diverses Freizeitgestaltungsangebot und kulturelle Highlights. Der Hafen ist ein Ort der lebendigen Begegnungen. Hier sollte mehr Raum geschaffen werden, der Open-Air Veranstaltungen (...) möglich macht (Public-Viewing, Port-Side Open-Air, Eurocity-Fest, Märkte, Konzerte, Open-Air Kino, Beachvolleyball, Skate-Contests,...) Ein Naherholungsort am Hafen mit Grünanlagen, die auf letzteren Absatz beschrieben genutzt werden können, ist eine deutlich Münster-typische Gestaltungsidee. Meine Bedenken sind einfach, dass sich Münster durch Großinvestorenprojekte zu einer Stadt entwickelt, die wie jede europäische Stadt aussieht und kein Alleinstellungsmerkmal besitzt. Dieser Plan ist sicher nur der Anfang. Weitere Bauprojekte am Hafen folgen und jetzt einen Hafencenter - Grundstein legen, für die Entwicklung in die falsche Richtung macht keinen Sinn.* *Statt Flächenversieglung -> Aufwerten zum Grünen* *Statt Einzelhandel -> bezahlbarer Wohnraum* *Statt dichter Bebauung -> offene Strukturen, um einen Platz für öffentliche (Groß-) Veranstaltungen zu schaffen.* *Statt Abriss und Neubau -> Umbau von bestehender Bausubstanz, wodurch eine kreative architektonische Umgestaltung für viel Flair und Attraktivität sorgen kann* *Statt dem Beginn zu einem Euro-Norm Stadtbild -> Ausarbeitung des Münstertypischen (...)*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37, Pkt. 2.1 der Stellungnahme 33, 121, 320, 334 und Pkt. 10 der Stellungnahme 147.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.5** **1.2.6** **1.2.53** **1.2.48**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	5. *So wie der Planentwurf zurzeit besteht verstößt er gegen rechtliche Grundlagen und eröffnet zu viele Bedenken. Ich verlange eine Überarbeitung des Bebauungsplanes und eine erneute Auslegung mit alternativen Planungsideen.*	Zu 5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.6**
487	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am Hafen mit einer Verkaufsfläche von 4.900 qm ist nicht erforderlich, da die Einzelhandelsstruktur des Stadtteils und der angrenzenden Stadtteile bewährt und in jeder Hinsicht ausreichend ist. (…) Auch das Einzelhandelskonzept stellt hier eine Versorgungsquote von 100% fest.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.7**
	2. Durch die Ansiedlung werden zudem bisherige Einzelhandelsangebote in ihrer Existenz bedroht. Das Erfordernis für weitere Verkaufsflächen ist somit nicht gegeben. Vielmehr stellt auch der von der Fa. Stroetmann beauftragte Gutachter fest, dass zugunsten des wirtschaftlichen Erfolgs des Einkaufszentrums die beiden am Hansaring gelegenen Supermärkte nicht weiter bestehen würden.	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.2 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.8**
	3. *Durch die Verdrängungseffekte würden die bislang bestehende fußläufige Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten in erheblicher Weise beeinträchtigt werden. Viele Anwohner insbesondere ältere Menschen müssten deutlich längere Wege zurücklegen. Dies kann nicht Sinn und Zweck einer nachhaltigen Stadtplanung sein.*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.3 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.9**
	4. *4.500 Menschen haben sich mit ihrer Unterschrift gegen die Planungen für dieses Einkaufszentrum ausgesprochen.*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.1**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	5. *Im Übrigen rege ich an, die Aussagen der Gutachten zu Beeinträchtigung des vorhandenen Einzelhandels zu überprüfen. (...)*	Zu 5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.4 „Einzelhandel“	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.10**
	6. *Die Verkehrsplanungen gehen von falschen Voraussetzungen aus. Schon heute ist der Hansaring als hauptsächliche Zufahrtsstraße voll ausgelastet/belastet und es kommt bereits heute - nicht nur in den Stoßzeiten - zu erheblichen Staus. Diese Entwicklung wird sich verstärken, wenn auf der Höhe/Ecke der heutigen Tankstelle am Hansaring eine Ampelanlage installiert wird. Hier ist mit einem Dauerstau zu rechnen.*	Zu 6: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 und 4.5 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.19**
	7. *Die Belastungen durch Lärm, CO2 und Feinstaub haben nicht allein die Anwohnerinnen des Hansarings zu tragen, sondern auch die Menschen in den derzeit noch verkehrsberuhigten Wohnvierteln beiderseits des Hansarings.*	Zu 7: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.26**
	8. *Prognostizierte „Entlastungen“ durch den Ausbau der B51/B481 bis zum Schifffahrter Damm, sind unrealistisch. Für die Finanzierung dieser Baumaßnahme stehen auf absehbare Zeit keine Mittel bereit. Die Straße über das Gelände der Firma „Scheiwe“ auf der Ostseite des DEK ist eine Privatstraße, kein Bestandteil des öffentlichen Straßennetzes und kann folglich nicht als Entlastung für den Hansaring berücksichtigt werden.*	Zu 8: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.4 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.16**
	9. *Das Verkehrsgutachten wurde durch den Investor finanziert. Darin sehe ich eine deutliche Gefahr der Überschneidung der Interessen des Auftraggebers mit den Ergebnissen des Gutachtens. Ich fordere daher die Erstellung eines neutralen Verkehrsgutachtens durch die Stadt.*	Zu 9: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.2 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.2** **1.2.99**
	10. *Als Bewohner des Viertels sehe ich die Parksituation schon*	Zu 10: Bei dem benannten Parkplatz handelt es sich um ein Pri-	**Der Anregung Parkraum**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	aktuell als alarmierend an. (...) Der Parkplatz am Postgebäude war bisher eine Ausweichmöglichkeit, ist aber schon jetzt sowohl tags als auch abends voll belegt. Ich fordere die Stadt dringend auf, Parkraum für die Anwohner zu schaffen, durch Ausweisen von Anwohnerparkplätzen. Des Weiteren wären auch die Gastronomen des Hafens in die Pflicht zu nehmen, Parkplätze zu schaffen, da sie die einzigen sind, die von der Verdichtung profitieren. Meines Erachtens sind hier die Grenzen des Erträglichen (Anmerkung: Parkdruck, Straßenverunreinigungen für die Anwohner) *erreicht. Bei vielen Bewohnern besteht die Tendenz, dass Viertel zu verlassen.*	vatgrundstück, eine Beparkung durch Anwohner und Besucher des Viertels ist nur geduldet und kann keine Ansprüche auslösen. Mit der im Zusammenhang mit dem Planvorhaben geplanten Errichtung von ca. 220 öffentlichen Quartiersstellplätzen kommt der Plangeber der Anregung zur Verbesserung der Parksituation im Quartier nach. Die Ausweisung von Anwohnerparkplätzen oder Verpflichtung der Gastronomen zur Ausweisung von Parkplätzen betrifft nicht die Ziele, Inhalte oder Auswirkungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und ist daher nicht Gegenstand der Abwägung. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.6 „Verkehr“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 17 der Stellungnahme 312.	**zu schaffen wurde mit der öffentlichen Quartiersgarage gefolgt - den Anregungen im Übrigen wird nicht gefolgt bzw. betrifft die Anregung Aspekte außerhalb des Bebauungsplans für die sich eine Beschlussfassung erübrigt.** **1.2.20**
	11. *Ich rege an,* *- auf die Planung eines weiteren E-Centers der Firma Stroetmann zu verzichten,* *- das Gelände für den Bau von preiswertem Wohnraum zu nutzen* *- bei der Planung auf die Schaffung von Parkraum zu achten* *- Grünflächen anzulegen, um die Lebensqualität im Viertel nicht noch weiter zu schmälern* *- offene Flächen zu erhalten, zum Beispiel einen kleinen Marktplatz wie an der Hammer Straße, an dem regionale Produkte angeboten werden* *- eine Entzerrung des Verkehrs am Hansaring zu schaffen* *- deutlich mehr Anwohnerparkplätze zu schaffen*	Zu 11: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37, Pkt. 10 der Stellungnahme 147, Pkt. 2.1 der Stellungnahme 230, Pkt. 15 der Stellungnahme 312 und Pkt. 10 dieser Stellungnahme. Anmerkung. Die Anregung zur Entzerrung des Verkehrs am Hansaring wird in der Anregung inhaltlich nicht weiter konkretisiert. Der Hansaring hat als innerstädtische Hauptverkehrsstraße eine wesentliche Bedeutung und Funktion im Verkehrswegenetz der Stadt Münster, diese bleibt auch unabhängig von dem Planvorhaben unverändert bestehen. Ein Ausbau des Hansarings ist mit den derzeitigen und zukünftigen Verkehrsbelastungen nicht erforderlich und auch nicht vorgesehen.	**Der Anregung Parkraum zu schaffen wurde mit der öffentlichen Quartiersgarage gefolgt - den Anregungen im Übrigen wird nicht gefolgt.** **1.2.5** **1.2.6**
488	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen:		

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	1. *Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am Hafen mit einer Verkaufsfläche von 4.900 qm ist nicht erforderlich, da die Einzelhandelsstruktur des Stadtteils und der angrenzenden Stadtteile bewährt und in jeder Hinsicht ausreichend ist. (…) Auch das Einzelhandelskonzept stellt hier eine Versorgungsquote von 100% fest.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.7**
	2. *Durch die Ansiedlung werden zudem bisherige Einzelhandelsangebote in ihrer Existenz bedroht. Das Erfordernis für weitere Verkaufsflächen ist nicht gegeben. Vielmehr stellt auch der von der Fa. Stroetmann beauftragte Gutachter fest, dass zugunsten des wirtschaftlichen Erfolgs des Einkaufszentrums die beiden am Hansaring gelegenen Supermärkte nicht weiter bestehen würden.*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.2 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.8**
	3. *Durch die Verdrängungseffekte würden die bislang bestehende fußläufige Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten in erheblicher Weise beeinträchtigt werden. Viele Anwohner insbesondere ältere Menschen müssten deutlich längere Wege zurücklegen. Dies kann nicht Sinn und Zweck einer nachhaltigen Stadtplanung sein.*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.3 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.9**
	4. *4.500 Menschen haben sich mit ihrer Unterschrift gegen die Planung für dieses Einkaufszentrum ausgesprochen.*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.1**
	5. *Im Übrigen rege ich an, die Aussagen der Gutachten zu Beeinträchtigung des vorhandenen Einzelhandels zu überprüfen. (...)*	Zu 5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.4 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.10**
	6. *Die Verkehrsplanungen gehen von falschen Voraussetzungen aus. Schon heute ist der Hansaring als hauptsächliche Zufahrts-*	Zu 6: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 und 4.5 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	straße voll ausgelastet/belastet und es kommt bereits heute - nicht nur in den Stoßzeiten - zu erheblichen Staus. Diese Entwicklung wird sich verstärken, wenn auf der Höhe/Ecke der heutigen Tankstelle am Hansaring eine Ampelanlage installiert wird. Hier ist mit einem Dauerstau zu rechnen.		**1.2.11** **1.2.19**
	7. *Die Belastungen durch Lärm, CO2 und Feinstaub haben nicht allein die Anwohnerinnen des Hansarings zu tragen, sondern auch die Menschen in den derzeit noch verkehrsberuhigten Wohnvierteln beiderseits des Hansarings.*	Zu 7: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.26**
	8. *Prognostizierte „Entlastungen“ durch den Ausbau der B51/B481 bis zum Schifffahrter Damm, sind unrealistisch. Für die Finanzierung dieser Baumaßnahme stehen auf absehbare Zeit keine Mittel bereit. Die Straße über das Gelände der Firma „Scheiwe“ auf der Ostseite des DEK ist eine Privatstraße, kein Bestandteil des öffentlichen Straßennetzes und kann folglich nicht als Entlastung für den Hansaring berücksichtigt werden.*	Zu 8: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.4 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.16** **1.2.17**
	9. *Das Verkehrsgutachten wurde durch den Investor finanziert. Darin sehe ich eine deutliche Gefahr der Verquickung der Interessen des Auftraggebers mit den Ergebnissen des Gutachtens.*	Zu 9: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.2 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.2**
	10. *Ich bitte und fordere,* *- auf die Planung eines weiteren E-Centers der Firma Stroetmann zu verzichten,* *- das Gelände für den Bau von preiswertem Wohnraum zu nutzen und das bestehende Postgebäude zu erhalten und zu Wohnraum umzubauen* *- (...)* Anmerkung: Darstellung der persönlichen Lebenssituation *- Verkaufen Sie nicht dem Teufel ihre Seele! Bitte! Es ist traurig*	Zu 10: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37. Anmerkung: Eine Rodung alten Baumbestandes ist mit Umsetzung des Planvorhabens nicht verbunden.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.6**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	genug und frevelhaft, dass einer der wenigen alten Baumbestände in unserem Viertel so schrecklich schrumpfen musste.		
505	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am Hafen mit einer Verkaufsfläche von 4.900 m² sehe ich als nicht erforderlich an, da die Einzelhandelsstruktur des Stadtteils und der angrenzenden Stadtteile bewährt und in jeder Hinsicht ausreichend ist.*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.7**
	2. *Durch die Ansiedlung werden zudem bisherige und durchaus kreative Einzelhandelsangebote in ihrer Existenz bedroht. Damit verlieren wir sicher mehr als wir gewinnen, Ein kulturelles Gut in Münster wird damit zudem in Frage gestellt. Schon das Einzelhandelskonzept stellt hier eine Versorgungsquote von 100% fest. Das Erfordernis für weitere Verkaufsflächen ist somit nicht gegeben. Vielmehr stellt auch der von der Fa. Stroetmann beauftragte Gutachter fest, dass zugunsten des wirtschaftlichen Erfolgs des Einkaufszentrums die beiden am Hansaring gelegenen Supermärkte nicht weiter bestehen würden. Von den süßen Kiosken, die einen wichtigen und einzigartigen Charme für das Bild dieses Viertels bilden und Münsters Hafengegend überhaupt so beleben und prägen muss ich an dieser Stelle sicherlich nicht erst anfangen. Ich sehe sie deutlich in Gefahr. Das würde demnach nicht nur der Individualität des Viertels schaden, sondern auch stadtbildgestaltenden und einzigartig kreativen Persönlichkeiten.*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.2 „Einzelhandel“. Kioske stehen in ihrem Betriebstyp, Warensortiment und Käuferprofil nicht in direkter Konkurrenz zu den geplanten Einzelhandelseinrichtungen. Ein Infragestellen der ‚Kioskkultur‘ ist mit Umsetzung des Planvorhabens nicht gegeben.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.8** **1.2.179**
	3. *4.500 Menschen haben sich mit ihrer Unterschrift gegen die Planung für dieses Einkaufszentrum ausgesprochen.*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planvorhaben und Gutachten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.1**
	4. *Im Übrigen rege ich an, die Aussagen der Gutachter zur Beeinträchtigung des vorhandenen Einzelhandels zu überprüfen.*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 3.4 „Einzelhandel“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	(...)		**1.2.10**
	5. *Die Verkehrsplanungen gehen von falschen Voraussetzungen aus. Schon heute ist der Hansaring als hauptsächliche Zufahrtsstraße voll ausgelastet/belastet und es kommt bereits heute - nicht nur in den Stoßzeiten - zu erheblichen Staus. Diese Entwicklung wird sich verstärken, wenn auf der Höhe/Ecke der heutigen Tankstelle am Hansaring eine Ampelanlage installiert wird. Hier ist mit einem Dauerstau zu rechnen.*	Zu 5: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 und 4.5 „Verkehr“	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.19**
	6. *Die Belastungen durch Lärm, CO² und Feinstaub haben nicht allein die AnwohnerInnen des Hansarings zu tagen, sondern auch die Menschen in den derzeit noch verkehrsberuhigten Wohnvierteln beiderseits des Hansarings.*	Zu 6: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.26**
	7. *Prognostizierte „Entlastungen“ durch den Ausbau der B51/B481 bis zum Schifffahrter Damm, sind unrealistisch. Für die Finanzierung dieser Baumaßnahme stehen auf absehbare Zeit keine Mittel bereit. Die Straße über das Gelände der Firma „Scheiwe“ auf der Ostseite des DEK ist eine Privatstraße, kein Bestandteil des öffentlichen Straßennetzes und kann folglich nicht als Entlastung für den Hansaring berücksichtigt werden.*	Zu 7: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 4.4 „Verkehr“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.16** **1.2.17**
	8. *Das Verkehrsgutachten wurde durch den Investor finanziert. Darin sehe ich eine deutliche Gefahr der Verquickung der Interessen des Auftraggebers mit den Ergebnissen des Gutachtens.*	Zu 8: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.2 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.2**
	9. - *Ich wünsche mir, auf die Planung eines weiteren E-Centers der Firma Stroetmann zu verzichten.* *- Ich rege an, das Gelände für den Bau von preiswertem Wohnraum oder zum Ausbau eines alternativen Begegnungsraumes*	Zu 9: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37 und Pkt. 10 der Stellungnahme 147.	**Den Anregungen wird nicht gefolgt.** **1.2.4** **1.2.6**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	zu nutzen, sowie das bestehende Postgebäude zu erhalten. *- Ich rege an, das Kulturgut des Hafens als kreative Zone auszubauen und zu unterstützen, anstatt es durch Gleichmachung zu verdrängen. Selbst ein kleiner Park wäre in meinen Augen ein wertvoller Beitrag zur Erhaltung und Förderung des Wohlfühlcharakters im Bezirk. Ihn könnte man anlässlich Münsters Hafenfestes mit Bühnen bestücken oder sonst als Beitrag zur Umweltförderung der Stadt (...) verstehen. (...)*		**1.2.53** **1.2.145**
517	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *Die Entwürfe widersprechen mit Maß und Art der baulichen Nutzung den allgemeinen Planungsgrundsätzen, widersprechen dem Rücksichtnahmegebot, sind somit rechtswidrig und könnten einem Klageverfahren nicht standhalten. (...) Das Maß und die Art der geplanten Bebauung übersteigen in unzulässiger Weise die Möglichkeiten, die die vorhandene Infrastruktur hergibt. Die Anwohner des Viertels klagen über unzumutbare Lärmbelästigung und Probleme, die durch die Platznot einhergehen. (...) Die Innenstadt platzt bereits aus allen Nähten. Durch den weiteren Ausbau des Viertels werden diese Effekte verstärkt. Die geplanten Bauvorhaben wiedersprechen demnach dem Rücksichtnahmegebot.*	Zu 1: Die im VBP Nr. 535 getroffenen Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzungen entsprechen den geltenden gesetzlichen Vorgaben gemäß § 12 BauGB für vorhabenbezogene Bebauungspläne analog den Festsetzungen zu § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB. Abseits der Baugebietscharakteristik der Baunutzungsverordnung ist mit der Festsetzung zur Art der baulichen Nutzung gemäß § 12 BauGB allein die geplante Vorhabennutzung „Einzelhandel, Dienstleistungen / Praxen / Büros, Gastronomie, Wohnen“ als zulässig festgesetzt, anderweitige Nutzungen mit etwaigen anderen Auswirkungen sind ausgeschlossen. Strukturell wird mit der festgesetzten Vorhabennutzung „Einzelhandel, Dienstleistungen / Praxen / Büros, Gastronomie, Wohnen“ der angrenzenden und über die 39. Änderung des FNP auch für den Vorhabenbereich vorgesehenen Gebietsdarstellung des Flächennutzungsplans als ‚Gemischte Baufläche‘ entsprochen. Auch die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung nehmen in den festgesetzten Höhen die stadtstrukturellen Bezüge auf, die Festsetzung der Grundflächenzahl von 1,0 sichert die vorgesehene fast vollständige Versiegelung des Vorhabenbereichs mit Gebäuden, Tiefgarage, Stellplatzflächen und Zufahrten. Umweltbelange stehen dem nicht entgegen, vielmehr ent-	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.3** **1.2.180**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
		spricht die Grundflächenzahl von 1,0 weitestgehend den zurzeit auf dem Grundstück bestehenden Versiegelungsanteilen aus den vorherigen Nutzungen. Mit der GRZ von 1,0 wird zwar die in § 17 BauNVO vorgesehene Obergrenze für Mischgebiete (0,6) oder sonstige Sondergebiete (0,8) überschritten und eine Obergrenze festgesetzt, wie sie nach § 17 BauNVO nur für Kerngebiete gewählt werden soll. Dies ist jedoch städtebaulich gerechtfertigt. Zum einen entspricht die vorgesehene Nutzung weitgehend dem eines Kerngebietes. Zum anderen wird die vollständige Versiegelung weitgehend durch das großflächige Garagengebäude bestimmt, das jedoch städtebaulich ein erheblich geringeres Gewicht als eine Hochbebauung hat. An einem solchen Garagengebäude mit Quartiersgarage im Untergeschoss besteht wegen des starken Park-Suchverkehrs im Hafen ein hohes öffentliches Interesse. Die maßvolle oberirdische Bebauung und die Verbesserung der Parkplatzsituation im Hafen gleichen die sich aus einer vollständigen Versiegelung ergebenden Nachteile aus. Die festgesetzte GFZ von 1,4 berücksichtigt die erforderlichen Flächenanteile der geplanten Obergeschossnutzungen. Ein Widerspruch zu bestehenden rechtlichen Vorgaben, Planungsgrundsätzen oder dem Rücksichtnahmegebot ist mit den getroffenen Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung nicht gegeben. Die Behauptungen unzulässiger Überschreitungen bleiben im Vortrag unbegründet und sind inhaltlich nicht zutreffend. Weitergehend siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.1 und 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“, Pkt. 3.1 „Einzelhandel und Pkte. 5.1 - 5.4 „Allgemeine Belange zu Immissionen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 6 der Stellungnahme 92.	

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	2. *Das bestehende Straßennetz ist nicht ausreichend dimensioniert, um die zusätzlichen Verkehrs- und Parkbewegungen aufnehmen zu können. Bereits jetzt ist der Hansaring stark belastet. Ein Anzeichen dafür ist, dass ein nicht unerheblicher Teil des Fahrverkehrs über die private Straße bei Lignum ausweicht. Diese Zuwegung ist nur geduldet und demnach auf Dauer nicht gesichert. Die angebliche Entlastung durch den Ausbau der B51 / B481 bis zum Schifffahrter Damm wird sich nicht einstellen. Diejenigen, die von Münster-Süd nach Münster-Nord fahren benutzen die B51 sowieso schon und fahren zurzeit z.B. über Mariendorf. Alle anderen, die von Münster-Mitte zum Schifffahrter Damm wollen, müssten trotzdem über den Ring zur B51 fahren. Wenn am geplanten Stroetmanngelände eine Ampelanlage vorgesehen wird, werden sich erheblich Rückstaus bilden. Ein Ausbau des Hansarings und eine Verbreiterung der Geh- und Fahrradwege sind aufgrund der vorhandenen nahestehenden Straßenbebauung nicht möglich. Das vorgelegte Verkehrsgutachten zweifle ich demnach an.*	Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 4.1 - 4.4 „Verkehr“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 15 der Stellungnahme 312.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.11** **1.2.12** **1.2.16** **1.2.17** **1.2.19** **1.2.167**
523	Folgende Anregung wird vorgetragen: I*ch möchte einen Spielplatz am Hafen. Ich möchte keinen großen Laden.*	Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkte. 2.2 - 2.4 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 2.4 der Stellungnahme 37.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.6**
524	Anregungen gem. § 24 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen zur Erörterung in der Besprechung des Verwaltungsvorstandes am 01.04.2014. Im Amt für Bürger und Ratsservice sind seit dem 25.03.2014 folgende Anregungen eingegangen: Anregung 2014-00057: Für das Hansaviertel werden verschiedene Maßnahmen für die Beseitigung von Missständen beantragt (Ruhestörung/Lärmbelästigung durch abendliche Gäste der Gast-		

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	ronomie, zugestellte Gehwege durch Fahrräder, Verbotswidriges Parken auf dem Hansaring und den Nebenstraßen, Vermüllung) (1 - 8). Darüber hinaus wird angeregt dass im Bebauungsplan zum „Hafencenter“ Nr. 535 ein Parkhaus vorgesehen wird (9). Im Detail werden folgende Anträge/Anregungen vorgetragen: 1. *Der Rat der Stadt Münster möge beschließen, dass – unter Hinweis auf § 9 Abs. 2 Nr. 2 LImSchG (Landes-Immissionsschutz-Gesetz) – hinsichtlich der (…) die Gastro-Betriebe im Kreuzungsbereich (Anmerkung: Hansaring - Dortmunder Straße) die Außen-Gastronomie ab 22 Uhr untersagt wird und hinsichtlich des dort ebenfalls befindlichen Kiosk dieser 22 Uhr zu schließen hat, zumindest aber ab 22 Uhr den Eignern der Verkauf alkoholhaltiger Getränke untersagt wird.* 2. *Der Rat der Stadt Münster möge beschließen, dass die Straßenzufahrten zur Hafenmeile ab 19 Uhr gesperrt werden, und zwar Dortmunder Straße ab Hansaring Richtung Hafen, Soester Straße ab Hansaring Richtung Hafen sowie der Hafenweg ab Bernhard-Ernst-Straße. Damit soll erreicht werden, das zu später Stunde der mit dem Anlassen und Abfahren von zuvor in der Hafenmeile geparkten PKW erzeugte Lärm vermieden wird (Nachweisliche Anwohner ausgeschlossen). (...) Diese Sperrung muss auch gelten für Taxen-Fahrzeuge (...). In diesem Zusammenhang beantragen wir, im Bereich Stadtwerke/Neuem Borchert-Theater einen Taxen-Platz einzurichten.* 3. *Der Rat der Stadt Münster möge beschließen, dass die in der Hafenmeile ansässigen Gastro-Betriebe in eigener Zuständigkeit dafür Sorge zu tragen haben, dass deren Gäste sich nach dem Verlassen der jeweiligen Lokalitäten an die geltenden Regeln der	Zu 1 bis 8: Die als Anregung vorgebrachten Beschlussvorschläge 1 - 8 an den Rat der Stadt betreffen nicht die Ziele, Inhalte oder Auswirkungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Der Anreger macht auf aus seiner Sicht bestehende Problemlagen im Hansaviertel aufmerksam. Diese sind in einer - von diesem Bebauungsplanverfahren losgelösten – schriftlichen Stellungnahme (Schreiben vom 31.07.2014) bereits beantwortet worden.	**Die Anregungen beziehen sich auf Aspekte außerhalb des Bebauungsplans - eine Beschlussfassung erübrigt sich.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	Nachtruhe halten (private Sicherheitsdienste). Sollte dies nicht verwirklicht werden können muss den jeweiligen Betreibern die weitere Lizenz - nach kurzer Karenzzeit - bedingungslos entzogen werden. (...) 4. *Der Rat der Stadt Münster möge beschließen, dass der Herr OB die zuvor genannten Abhilfe-Vorschläge aus dem Schreiben vom 04.11.2012* (Anmerkung: Störung der Nachtruhe durch Partylärm) *dem gesamten Rat vorträgt und das Nicht-Tätigwerden der ihm unterstellten Stadtverwaltung - insbesondere des Ordnungsamtes - umfassend begründet. (...)* 5. *Der Rat der Stadt Münster möge durch Beschluss die Stadtverwaltung, vertreten durch den Herrn OB, beauftragen, die entsprechenden Hauseigentümer* (Anmerkung: Zustellung von Gehwegen mit Fahrrädern, Hansaring Nr. 27, 39 und Hamburgerstraße Nr. 18) *zu ermitteln und anzuschreiben pp. dahingehend, dass der umschriebene Zustand nicht hingenommen werden kann, versehen mit dem Hinweis, dass die Fahrräder (...) im Keller / Hofbereich abgestellt werden können/müssen. (...)* 6. *Der Rat der Stadt Münster möge durch Beschluss die Stadtverwaltung, vertreten durch den Herrn OB, beauftragen, die entsprechenden Markierungen* (Anmerkung: Verbotswidriges Parken von Fahrzeugen auf der Fahrbahn des Hansarings, Markierung der Nebenstraßen-Einmündungen) *umgehend zu erneuern und die Einhaltung der entsprechenden Park- und Halteverbotszonen vermehrt zu überwachen. (...)* 7. *Der Rat der Stadt Münster möge durch Beschluss die Stadtverwaltung, vertreten durch den Herrn OB, beauftragen, die ge-*		

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	schilderten Verhältnisse (Anmerkung: Duldung von verbotswidrigen Parken in der Emdener Straße und weiteren Nebenstraßen des Hansarings) *zu beseitigen. (...)* 8. Vermüllung und Verkottung unseres Wohnviertels - ein öffentliches Ärgernis. *(...)* 9. *Der Rat der Stadt Münster möge durch Beschluss bewirken, das der derzeitig offengelegte Bebauungsplan zum sogenannten Hafencenter eine Änderung dahingehend erfährt, das im näheren Bereich der dort wegfallenden Tankstelle ein hinreichend großes Parkhaus gebaut wird. Dieses Parkgebäude sollte abschließbare Gitterboxen enthalten, so dass dort längerfristige Mietverträge zu annehmbaren Preisen geschlossen werden können. Denkbar wäre hierbei auch die Einbindung der Eigentümer umliegender Mehrfamilienhäuser (...)*	Zu 9: Mit der Errichtung von ca. 220 öffentlich zugänglichen Quartiersparkplätzen im Hafencenter wird der inhaltliche Hintergrund der Anregung für ein größeres Parkhaus in der Grundzielrichtung aufgenommen. Aus städtebaulicher Sicht (Wirkung, wenig belebte Nutzung, Störgrad, Flächenverlust, Abriegelung der neuen Quartierszusammenhänge) ist die Anordnung eines Parkhauses am Hansaring nicht zu befürworten.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.122**
527	Folgende Anregungen/Bedenken werden vorgetragen: 1. *(…) Momentan gleicht der Hafen einer Baustelle. Was ich nicht unbedingt negativ bewerte (…). Jedoch gibt es ein Projekt, welches mich zutiefst betroffen macht: Der Plan des Einkaufszentrums. Der Hafen ist ein Treffpunkt für viele und besonders junge Menschen geworden. Die Osmohalle und die alte Post sind einige Gebäude, die einen besonderen Charme ausstrahlen und den Hafen ausmachen.* *(…) sind die Baupläne gütig genug und lassen den jungen Leuten noch etwas Platz für Treffen, Kreativität und ein alternatives Leben?* 2. *Außerdem stelle ich mir die Frage, wozu ein solches Einkaufszentrum am Hafen gebaut werden soll und dann auch noch ge-*	Zu 1: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“ und Kapitel 2 „Allgemeine städtebauliche Belange / alternative Nutzungen“. Die OSMO-Hallen befinden sich außerhalb des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535, ein Erhalt oder Nichterhalt ist nicht Gegenstand der Abwägung und unabhängig vom vorliegenden Planvorhaben möglich. Zu 2: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“ und Kapitel 3 „Einzel-	**Der Anregung wird nicht gefolgt bzw. bezieht sich die Anregung auf Aspekte außerhalb des Bebauungsplans, für die sich eine Beschlussfassung erübrigt.** **1.2.1** **1.2.4** **1.2.5** **1.2.6** **Der Anregung wird nicht gefolgt.**

Stellung-nahme Nr.	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorschlag
	nau auf dieser Seite des Hafenbeckens. *Wir haben hier in der Nachbarschaft 4 Einkaufsmöglichkeiten und sind nicht gerade von der Innenstadt abgeschnitten. Es scheint also, als würde der Konsum, der Profit und somit die „Geldgeilheit“ über Charme, Geschichte und Gemeinschaft stehen.* (…)	handel“.	**1.2.7** **1.2.63** **1.2.110**
	3. *Wie stellen Sie sich das mit dem Autoverkehr vor? Wird der Hafenkai bald zu einer Betonplatte für Autoparkplätze umgewandelt?*	Zu 3: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Kapitel 4 „Verkehr“ sowie „Teil II - Einzelabwägung“, Pkt. 7 der Stellungnahme 244. .	**Der Anregung wird nicht gefolgt** **1.2.11** **1.2.182**
	4. *Sehen Sie es nicht als wichtig an die Bürger und besonders die Anwohner über die Baupläne zu informieren? Ich habe keinerlei Informationen hierüber erhalten und es scheint nicht als sei es ein kleiner Supermarkt der dort entstehen soll. Ich beziehe mich mit diesem Beschwerdebrief auch auf den § 24 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW). Ich wünsche mir sehr, dass sie mir sagen können, wie ich mich gegen dieses Einkaufszentrum noch wehren kann oder ob ich mein zukünftiges berufliches Leben besser in einer anderen Stadt aufbauen sollte. (…)*	Zu 4: Siehe „Teil I - Allgemeine Abwägung“, Pkt. 1.1 „Allgemeine Belange zu Planverfahren und Gutachten“.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** **1.2.183**

Anregungen aus Beteiligung der Behörden gemäß § 4 (2) BauGB

Stand: 20. August 2015

Absender	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorlage
Behördenabstimmung | Stellungnahmen sonstige TÖB			
amprion GmbH	Keine Bedenken. Die Stellungnahmen zur Beteiligung mit Schreiben vom 11.09.2012 und 22.10.2013 behalten weiterhin ihre Gültigkeit, darüber hinaus betrifft die Stellungnahme nur das über die amprion betreuten Anlagen des 220- und 380-kv-Netzes.	Begründung: Planungsrechtliche Belange werden nicht berührt. Die Umsetzung der Baumaßnahme und damit etwaige Eingriffe in das vorhandene Infrastrukturnetz werden im Zuge des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens mit den betroffenen Fachämtern der Stadt Münster sowie den Ver- und Entsorgern weitergehend abgestimmt.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen - eine Beschlussfassung erübrigt sich.**
Bezirksregierung Münster	Die Vereinbarkeit der Planung mit den Zielen der Raumordnung wird unverändert zu der Stellungnahme vom 08.11.2013 bestätigt. Die Stellungnahme vom 08.11.2013 behält unverändert ihre Gültigkeit.		
Deutsche Telekom Technik GmbH	Keine Einwände. Auf die Stellungnahme vom 15.11.2013 wird verwiesen.		
EHV WM - Einzelhandelsverband Westfalen-Münsterland e.V.	*39.Änderung des Flächennutzungsplans* Keine Bedenken. Das Vorhaben entspricht den Vorgaben die im Rahmen von Einzelhandelskonzept und Masterplan Stadthäfen Münster entwickelt wurden, die Änderung ist somit folgerichtig.		
EHV WM - Einzelhandelsverband Westfalen-Münsterland e.V.	*Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 535* Keine Bedenken. Das Vorhaben basiert auf Planungen der Stadt Münster, die im Zuge der Erarbeitung des BP Nr. 535 mehrfach seitens der Stadt geändert und über den Investor akzeptiert wurden. Das Hafencenter ist aus Sicht der EHV WM geeignet die bauliche Situation im Quartier deutlich zu verbessern.		

Absender	Abwägungsinhalt	Abwägung	Beschlussvorlage
HWK - Handwerkskammer Münster	Keine Anregungen.		
IHK Nord Westfalen	*39.Änderung des Flächennutzungsplans* Keine Anregungen oder Bedenken.		
IHK Nord Westfalen	*Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 535* Keine Anregungen oder Bedenken.		
münsterNETZ GmbH	Keine Ergänzungen, Anregungen oder Bedenken zum Punkt 6.4 „Ver- und Entsorgung / technische Infrastruktur“.		