

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0518/2015
Auskunft erteilt: Frau Gierecker / Herr Hülk
Ruf: 492 6122 / 492 6190
E-Mail: Huelk@stadt-muenster.de
Datum: 02.09.2015

Betrifft

39. Änderung des fortgeschriebenen Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich Hansaring / Schillerstraße / Hafengeweg / Dortmunder Straße
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 535: Hansaring / Schillerstraße / Hafengeweg / Dortmunder Straße

1. Beschluss über die Stellungnahmen
2. Abschließender Beschluss zur 39. Änderung des Flächennutzungsplans
3. Satzungsbeschluss zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535
4. Bestätigung der Darstellung des zentralen Versorgungsbereichs "B 6 Hansaring / Osmo"

Beratungsfolge

22.09.2015	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Einbringung
30.09.2015	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Einbringung
27.10.2015	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
29.10.2015	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Vorberatung
04.11.2015	Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung
11.11.2015	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Über die Stellungnahmen zu den Entwürfen der 39. Änderung des Flächennutzungsplans und des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 im Bereich Hansaring / Schillerstraße / Hafengeweg / Dortmunder Straße wird wie folgt Beschluss gefasst:

1.0 Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander wird den nachfolgenden Stellungnahmen aus dem Vorverfahren zum Bebauungsplan nicht gefolgt:

1.0.1 Der Anregung, zusätzlich zur allgemeinen Öffentlichkeitsbeteiligung die direkt Betroffenen (Eigentümer, Kaufleute, Anwohner) separat zu informieren.

1.0.2 Der Stellungnahme, die Abgrenzung des Untersuchungsgebiets der städtebaulichen Wirkungsanalyse sei zu eng gefasst und der damit verbundenen Anregung, die konkreten Auswirkungen des Vorhabens auch auf die übrigen Stadtteile untersuchen zu lassen.

- 1.0.3 Der Anregung, zu überprüfen, ob durch eine Reduzierung der Verkaufsflächen und eine Verkleinerung des Vorhabens dieses nicht wesentlich stadtteilverträglicher umgesetzt werden könne.
 - 1.0.4 Der Ansicht, dem Quartier werde ein Großprojekt ohne die notwendigen strukturellen Maßnahmen aufgepfropft und der damit verbundenen Forderung nach einer stadtteilgerechteren Planung.
- 1.1 Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander wird den nachfolgenden Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB und der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB nicht gefolgt:
- 1.1.1 Der Ansicht, der Einzelhandel werde in diesem Umfang nicht benötigt.
 - 1.1.2 Der Ansicht, die Belange der Durchgrünung, Durchlüftung, Kinderspielplätze und Verkehrserschließung seien zu wenig berücksichtigt.
 - 1.1.3 Der Kritik, die Verkehrsplanung steuere nicht gegen den allgemeinen Trend der Zunahme durch KFZ-Verkehr.
 - 1.1.4 Der Anregung, den geplanten Ausbau der B 51 nicht in die Verkehrsprognose einfließen zu lassen.
 - 1.1.5 Der Kritik, das Konzept des Hafencenters huldige dem Kfz-Verkehr, führe damit zu einer noch stärkeren Lärmbelastigung und werde – auch aufgrund der vorgesehenen zusätzlichen Lichtsignalanlage – den Verkehrsfluss drastisch einschränken.
 - 1.1.6 Der Forderung, eine Durchgrünung des Bereichs vorzusehen.
 - 1.1.7 Der Kritik, dass bezüglich Einzelhandelsflächen im Viertel bereits eine Sättigung erreicht sei, das vorliegende Projekt zu einer Verschärfung des Verdrängungswettbewerbs führe und ein umfangreicher Leerstand an der Wolbecker Straße zu befürchten sei.
 - 1.1.8 Der Ansicht, die breite Ablehnung des Hafencenters durch die Bewohner des Hansaviertels werde nicht berücksichtigt.
 - 1.1.9 Dem Zweifel an der Aktualität und Neutralität des Einzelhandelsgutachtens.
 - 1.1.10 Den Bedenken bezüglich Terminierung und inhaltlicher Überfrachtung der Informationsveranstaltung zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung.
 - 1.1.11 Der Stellungnahme, die Bürgerbeteiligung sei überflüssig, da seitens der Stadt die strategischen Flächen nicht erworben wurden und daher keine Steuerung der Entwicklung mehr möglich sei.
 - 1.1.12 Der Anregung, die anvisierten Projekte zurückzustellen bzw. aufzugeben, da die umgebenden Wohnviertel bereits jetzt durch umfangreiche Bauarbeiten (Ausbau DEK usw.) in Mitleidenschaft gezogen werden.
 - 1.1.13 Der Anregung der Stadtwerke Münster GmbH, die erforderlichen Trafostandorte planungsrechtlich festzusetzen und grundbuchlich zu sichern.

- 1.1.14 Der Ansicht des Polizeipräsidiums Münster, mit der vorliegenden Verkehrsführung im Kreuzungsbereich zum Hansaring seien mehrere Konfliktsituationen zu erwarten.
- 1.2 Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander wird den nachfolgenden Stellungnahmen aus der Offenlegung gemäß § 3 (2) BauGB und der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB nicht gefolgt:
- 1.2.1 Der Ablehnung der Planung des Einkaufszentrums im Rahmen der Unterschriftenliste mit 4.500 Unterschriften.
- 1.2.2 Der Befürchtung einer Verquickung der Interessen des Investors als Auftraggeber mit den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens.
- 1.2.3 Der Stellungnahme, statt planerisch eine Verbesserung der Durchlüftung und eine Erhöhung des Grünanteils anzustreben, werde die bestehende hoch verdichtete Bebauungssituation durch das Hafencenter weiter verschärft.
- 1.2.4 Der Stellungnahme, mit der Planung werde ohne Not eine städtebaulich attraktive und einmalige Fläche hinweg gegeben, die sich besser für andere Nutzungen wie bezahlbares Wohnen, öffentlich nutzbare (Grün-) Flächen und kulturelle / kreative Aktivitäten eignen würde.
- 1.2.5 Der Ansicht, das Einkaufszentrum verhindere die Entwicklung eines lebendigen, sozialen und öffentlichen Stadtteils und verschlechtere die gesundheitlichen Bedingungen und die Lebensqualität in den bestehenden und angrenzenden Wohngebieten sowohl für die Erwachsenen, besonders aber für die im Viertel aufwachsenden Kinder.
- 1.2.6 Der Anregung, den Planentwurf dahingehend zu ändern, dass auf die Planung eines weiteren E-Centers der Firma Stroetmann verzichtet wird, statt dessen das Gelände für den Bau von preiswertem Wohnraum zu nutzen und das bestehende Postgebäude zu erhalten und zu Wohnraum umzubauen, einen familiengerechten Park oder einen Spielplatz anzulegen, einen Marktplatz zu planen und den so geänderten Planentwurf erneut öffentlich auszulegen.
- 1.2.7 Der Feststellung, die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am Hafen mit einer Verkaufsfläche von 4.900 m² sei nicht erforderlich, da die Einzelhandelsstruktur in der Umgebung bewährt und ausreichend sei.
- 1.2.8 Der Stellungnahme, ein Erfordernis für weitere Verkaufsflächen sei nicht gegeben, vielmehr seien durch das geplante Einkaufszentrum unzulässige existenzbedrohende Auswirkungen auf die bestehende Einzelhandelsstruktur zu erwarten.
- 1.2.9 Der Stellungnahme, mit der Umsetzung des Planvorhabens sei eine Beeinträchtigung der fußläufig erreichbaren Einkaufsmöglichkeiten verbunden.
- 1.2.10 Der Anregung, die Aussagen der Gutachten zur Beeinträchtigung des vorhandenen Einzelhandels zu überprüfen.
- 1.2.11 Den Stellungnahmen, die Verkehrsplanung gehe von falschen Voraussetzungen aus und es sei nicht plausibel, dass die örtliche Verkehrsbelastung durch das Hafencenter insgesamt nicht oder nur geringfügig steigen werde, sondern dass das Gegenteil der Fall sein werde.

- 1.2.12 Der Ansicht, die Verkehrsprognose sei unplausibel, ihre Datengrundlagen seien unklar, die Rechengänge nicht nachvollziehbar und im Ergebnis sei die durch das Hafencenter erwartete Verkehrsbelastung viel zu niedrig angesetzt.
- 1.2.13 Der Zurückweisung der Prognosen und Abschätzungen zum Lärm, zu Schadstoffbelastungen und zur verkehrsmäßigen Aufnahmefähigkeit der vorhandenen Infrastruktur, da diese lediglich auf angenommenen Verkehrszahlen basierten.
- 1.2.14 Der Einschätzung, die Behauptung, dass das Einkaufszentrum nicht wesentlich Mehrverkehr anziehen werde, als durch anderweitige Planungen wie z.B. den 3. Bauabschnitt der B 51 durch Mauritz wegfielen, sei falsch und nicht zielführend.
- 1.2.15 Der Erwartung einer Einschränkung der Lebensqualität durch unzulässige verkehrliche Mehrbelastungen, die hierzu vorgelegten Verkehrsbelastungszahlen seien nicht zutreffend.
- 1.2.16 Der Aussage, die prognostizierten Entlastungen durch den Ausbau der B 51 / B 481 bis zum Schiffahrter Damm seien unrealistisch, da völlig unklar sei, wann und wie die neue B 51 gebaut wird.
- 1.2.17 Der Ansicht, die Straße über das Gelände der Firma Scheiwe auf der Ostseite des Dortmund-Ems-Kanals dürfe als Privatstraße nicht als Entlastung für den Hansaring berücksichtigt werden.
- 1.2.18 Der Befürchtung, dass der Ausbau der B 51 Verkehre in das nachgeordnete Straßennetz verdrängen könne.
- 1.2.19 Den Stellungnahmen, u. a. durch die Installierung einer Ampelanlage auf Höhe der heutigen Tankstelle am Hansaring werde es zu einer verstärkten Stauentwicklung auf dem Hansaring kommen und die Erreichbarkeit und Anbindung des Hansarings für Kfz im Allgemeinen bis hin zum Albersloher Weg / Bremer Straße und des Gebäudes Hansaring 46-48 im Besonderen werde bis zur Unmöglichkeit erschwert.
- 1.2.20 Der Befürchtung einer Verschlechterung der Verkehrssituation für die Anlieger z. B. durch Parkplatzmangel und Rückstau in den Anliegerstraßen, verbunden mit einer Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung.
- 1.2.21 Der Behauptung, durch das Planvorhaben werde sich die Verkehrsbelastung weiter erhöhen und hierdurch, sowie durch die zusätzlichen Einfahrten, steige die Gefahr von Unfällen insbesondere für Kinder, Ältere und Radfahrer.
- 1.2.22 Der Erwartung unzumutbarer und auf Dauer gesundheitsschädlicher Belastungen für die im Umfeld des Planvorhabens lebenden und arbeitenden Menschen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen.
- 1.2.23 Der Einschätzung, dass davon auszugehen sei, dass Lärm- und Schadstoffgrenzwerte in Zukunft aus Gesundheitsschutzgründen weiter abgesenkt werden müssten und die Stadt sich also mit der Planung die Probleme der Zukunft schaffe, die Planung somit nicht zukunftstauglich sei.
- 1.2.24 Der Ansicht, dass in naher Zukunft für die Anlieger im Allgemeinen und für die Eigentümer / Bewohner des Gebäudes Hansaring 46-48 sowie weitere direkte Anlieger im Besonderen mit gesundheits- und damit grundrechtsrelevanten Lärmbelastungen zu rechnen sei, sie also in ihren Grundrechten beeinträchtigt

seien, für deren Einhaltung die Stadt Münster als Teil des Staates Sorge zu tragen habe.

- 1.2.25 Der Befürchtung unzumutbarer und auf Dauer gesundheitsschädlicher Immissionsbelastungen durch Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterung, Lkw-Betrieb, Licht und Gerüche bereits in der Bauphase, aber auch in der anschließenden Betriebsphase.
- 1.2.26 Dem Einwand gegen Lärmzuwächse und planbedingte Erhöhungen der Luftschadstoffe am Hansaring und in den Wohnvierteln beiderseits des Hansarings.
- 1.2.27 Dem Unverständnis für die Planung eines mit erheblichen Lärmpotenzialen verbundenen Einkaufszentrums in einer Situation, in der bereits im heutigen Bestand die Lärmbelastungsgrenzen überschritten werden und in naher Zukunft in der direkten Umgebung des geplanten Hafencenters mit gesundheits- und damit grundrechtsrelevanten Lärmbelastungen zu rechnen sei.
- 1.2.28 Der Ansicht, Lärmschutzmaßnahmen für die Bestandswohnbebauung am Hansaring außerhalb des Plangebiets nicht durch Festsetzungen im Bebauungsplan selbst sondern nur durch Vereinbarungen im Durchführungsvertrag regeln zu wollen, sei viel zu unsicher und nicht ausreichend.
- 1.2.29 Dem Zweifel an ausreichendem Lärmschutz an Außenwohnbereichen wie Balkonen und Terrassen sowie Gärten, für die kein passiver Lärmschutz möglich ist.
- 1.2.30 Der Stellungnahme, dass für die Umgebung des Plangebiets im Allgemeinen und für das Gebäude Hansaring 46-48 sowie andere Nachbarn im Besonderen durch das erhöhte Verkehrsaufkommen mit einer Erhöhung der Belastung durch Luftschadstoffe bis über die gesetzliche Höchstgrenze hinaus zu rechnen sei und dass sich die Schadstoffsituation und die damit verbundenen Gesundheitsgefahren in den anliegenden Wohngebieten verschärfen werden.
- 1.2.31 Der Einschätzung, dass von einer Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte in den Vorgaben der 39. BImSchV nicht sicher ausgegangen werden könne.
- 1.2.32 Der Befürchtung eines Störfallrisikos, da mit der Errichtung des Planvorhabens dem Trennungsgrundsatz unverträglicher Nutzungen (Einkaufszentrum / Gefahrstofflager) widersprochen werde.
- 1.2.33 Der Stellungnahme, durch die Planung sei nicht gesichert, dass ab 2016 das Störfallrisiko nicht mehr bestehe und dies also nicht Grundlage der Betrachtung sein dürfe.
- 1.2.34 Dem Vorwurf einer starken Unterschätzung des Störfallrisikos, da das Störfallgutachten in seinen Berechnungen auf unrealistischen Annahmen beruhe, im Störfall mit zu geringen Freisetzungsmengen rechne und sich der Gutachter nur auf die Betrachtung bestimmter Stoffe / Zubereitungen konzentriere.
- 1.2.35 Der Befürchtung massiver nachteiliger Auswirkungen der geplanten baulichen Maßnahmen auf den Grundwasserleiter und damit verbundener Bauschäden bei benachbarten Bestandsgebäuden.
- 1.2.36 Der Stellungnahme, die Altlastenproblematik werde unterschätzt und durch die geplanten baulichen Maßnahmen sei – in Zusammenhang mit der Wasserproblematik – eine nachteilige Ausbreitung der Altlasten und damit eine Umweltgefährdung zu befürchten.

- 1.2.37 Der Ansicht, dem Umweltbericht fehle die Grundlage, er sei zu pauschal, damit nicht zutreffend und als Basis für die Abwägung ungeeignet.
- 1.2.38 Dem Einwand verschiedener Eingeber, bei einer Umsetzung der Planung sei für ihre in der Umgebung liegenden Immobilien mit einer erheblichen Wertminderung zu rechnen.
- 1.2.39 Der Stellungnahme, als Bewohner des Hauses Hansaring 58 nach Erstellung des Hafencenters dauerhaft durch die Anlieferung direkt vor dem hauseigenen Garten gestört zu werden.
- 1.2.40 Der Stellungnahme, als Bewohner des Hauses Hansaring 58 durch das ansteigende Verkehrsaufkommen in Zukunft direkt beeinträchtigt zu sein.
- 1.2.41 Der Verneinung eines prinzipiellen Bedarfs eines Einkaufszentrums am Hansaring.
- 1.2.42 Der Anregung, auf der frei liegenden Fläche statt eines Einkaufszentrums einen Park mit Spielplatz oder kostenfreie Anwohnerparkplätze oder Wohnungen zu erschwinglichen Mietpreisen zu planen.
- 1.2.43 Der Ansicht, es sei nicht nachvollziehbar, welche Bedürfnisse und Anforderungen des Viertels mit dem Bau des Einkaufszentrums befriedigt bzw. erfüllt werden sollen und der damit verbundenen Kritik, dass die Planung weder für das Stadtbild im Allgemeinen noch für das Hafenviertel im Speziellen gewinnbringend sei.
- 1.2.44 Der Kritik, das E-Center werde das Gelände verschandeln und der damit verbundenen Aufforderung, stattdessen lieber junge Leute darin zu fördern, ihre Ideen auf dem Gelände zu verwirklichen und damit dem Tatendrang der Vielzahl der Studenten mehr Platz zu bieten, wie dies auch in anderen Städten geschehe.
- 1.2.45 Dem Vorwurf, dass wirtschaftliche Interessen über die Interessen der Bürger gestellt werden und der damit verbundenen Unterstellung von Korruption und Inkompetenz bei Stadtverwaltung und -marketing.
- 1.2.46 Der Stellungnahme, die mit der Planung verbundene Luftqualitätsminderung sei inakzeptabel.
- 1.2.47 Der Infragestellung einer korrekt durchgeführten Bürgerbeteiligung, da in den Hafenforum-Veranstaltungen die Bürgerschaft auf die Entscheidung, ob das Einkaufszentrum überhaupt gebaut wird, keinen Einfluss mehr gehabt habe.
- 1.2.48 Der Stellungnahme, das Einkaufszentrum werde aufgrund einer Steigerung von Lärm, Abgasen und Menschenmassen den Hafen als Erholungsgebiet beeinträchtigen, die für den nichtkommerziellen und freien Gebrauch zur Verfügung stehende Fläche werde weiter reduziert und die Kommerzialisierung verdränge zahlungsschwache Menschen aus dem Gebiet.
- 1.2.49 Der Stellungnahme, im Zentrum seien genügend Einkaufsmöglichkeiten vorhanden, ein größeres Einkaufszentrum mit besserer Anbindung für Pkw sei nicht erforderlich, da gerade diese Kunden weiter hinaus fahren können.
- 1.2.50 Der Erwartung, als Bewohner des Hafenviertels künftig durch den Konstruktions- und Betriebslärm gestört zu werden.

- 1.2.51 Der Beunruhigung über das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen.
- 1.2.52 Der Stellungnahme, die Stadt Münster vertue mit dem Bebauungsplan die Chance einer intelligenten, nachhaltigen und nicht konsumorientierten Planung, da das Einkaufszentrum unnötig und unrealistisch sei und insbesondere durch den großen Parkplatz der Hafen seine Ästhetik und seine Bedeutung für die Naherholung verliere.
- 1.2.53 Der Anregung alternativer Nutzungen für die vom Bebauungsplan betroffenen Flächen wie Parkanlagen, bezahlbaren Wohnungen, kulturellen Einrichtungen, Wiederbelebung des Hafenmarktes, Erhaltung des alten Postgebäudes mit entsprechenden alternativen Nutzungen, Anlage von Rad- und Fußwegen, Autofreiheit, Skatepark und Begrünung nach ökologischen Kriterien.
- 1.2.54 Dem Appell an die Stadt Münster, im Hafenviertel das Prädikat „Lebenswert“ nicht zu verspielen, im Planverfahren demokratische Prozesse nicht zu umgehen und auf Forderungen des Hafenforums und aktuelle Widersprüche aus der Öffentlichkeit zu reagieren.
- 1.2.55 Der Sorge um mangelndes Interesse und Engagement seitens der Stadt Münster für den Hafen und der damit verbundenen Vermutung, nur auf schnelle Einnahmen durch den Verkauf an Großinvestoren zu hoffen.
- 1.2.56 Der Befürchtung eines im Umfeld des Planvorhabens wohnenden und direkt gegenüber dem Vorhaben arbeitenden Eingebers, in Zukunft aufgrund von Lieferverkehr und Kundenströmen nicht mehr bei geöffnetem Fenster konzentriert arbeiten zu können.
- 1.2.57 Den Bedenken, den zurzeit noch bestehenden Industrie-Charme des Hafengeländes durch den Ausbau teurer Wohnungen zu zerstören.
- 1.2.58 Der Anregung, im Plangebiet kleine individuelle Läden, Dienstleister, Praxen, Büros und Wohnungen ansprechend miteinander zu verbinden, öffentliche Einrichtungen und einen Stadtteiltreff mit einzurichten, großzügige Fahrradabstellmöglichkeiten einzuplanen und den überarbeiteten Planentwurf erneut öffentlich auszulegen.
- 1.2.59 Dem Statement, mit den derzeitigen Bebauungsplänen des Hafengebiets werden Räume für kulturelle Vielfalt mit nicht konsumorientierten Gestaltungsmöglichkeiten für junge Menschen verdrängt, die Münster benötige, um als Studentenstadt attraktiv zu bleiben.
- 1.2.60 Der Stellungnahme, Einkaufsmöglichkeiten gebe es genug. Ziel der Planung solle stattdessen bezahlbarer Wohnraum in guter Lage sein, verbunden mit einer nicht konsumorientierten Funktion des Hafens als Ort der Begegnung, Kultur und Freizeit.
- 1.2.61 Der Besorgnis, als Nachbar des zukünftigen Hafencenters durch Geruchsbelästigung, Lieferverkehr und Verschattung in der Lebensqualität und Erholungsmöglichkeit erheblich eingeschränkt zu werden.
- 1.2.62 Der Befürchtung einer Verschlechterung der individuellen gesundheitlichen Situation je eines asthmakranken und eines unter Migräne leidenden Eingebers angesichts der zu erwartenden Erhöhung der Luftschadstoffmengen.

- 1.2.63 Der Einschätzung, das Hafencenter sei angesichts der bestehenden Supermärkte überflüssig und werde aus reiner Profitgier ohne konkrete Bedarfsgrundlage geplant.
- 1.2.64 Der Nachfrage nach kritisch-kulturellen Angeboten, Kleingewerbe, Kunst, Naherholungsgebiet für die ganze Familie, Einbeziehung der Kinder und der damit verbundenen Vermutung, hier entstehe eine Flaniermeile für Besserverdienende.
- 1.2.65 Der Kritik, das geplante Einkaufszentrum mindere die repräsentative Bedeutung des Hafens für die Stadt Münster.
- 1.2.66 Der Stellungnahme, die geplante Baumasse werde zu einer starken Belastung für die Anwohner führen.
- 1.2.67 Den Bedenken, das Einkaufszentrum werde den alternativen Stil des Hafenviertels zerstören, welches damit seine Attraktivität gerade bei Studenten verliere, dies werde sich negativ auf die Wohnungslage und die Gastronomie im Viertel auswirken.
- 1.2.68 Der Ansicht, die mit der Umsetzung der Planung verbundenen Baumaßnahmen, der Verlust der Möglichkeit einer Grünanlage und die Nachfolgen in Form von höheren Energieverbräuchen und Umweltkosten durch Anlieferungen etc. seien mit Hinblick auf die Umwelt nicht hinzunehmen.
- 1.2.69 Der Stellungnahme, als Bewohner des Hauses Hansaring 45 zukünftig durch eine erhöhte Lärm- und Schadstoffbelastung infolge der geplanten Ampelkreuzung und Tiefgaragenzufahrt in den Nutzungsmöglichkeiten des Balkons und damit in der Lebensqualität erheblich eingeschränkt zu werden.
- 1.2.70 Der Feststellung einer bereits guten infrastrukturellen Versorgung mit Supermärkten, Geschäften, Gastronomie und Arztpraxen in der Umgebung des Plangebiets und der damit verbundenen Anregung, statt des Einkaufszentrums bezahlbaren Wohnraum und öffentlich nutzbare Flächen, z. B. in Form eines Parks zu errichten.
- 1.2.71 Der Stellungnahme, außer Investor und Verwaltung gebe es keine Befürworter des Projekts und der damit verbundenen Unterstellung, die Verwaltung vernachlässige ihre Verantwortung gegenüber den Bürgern und sei lediglich an den Einnahmen aus dem Grundstücksverkauf interessiert.
- 1.2.72 Der Stellungnahme eines Anwohners, das Projekts sei aufgrund der zu erwartenden Erhöhung der bereits jetzt schon hohen Schadstoff- und Lärmbelastung unzumutbar.
- 1.2.73 Der Anregung, die Baufläche könne ideal für bezahlbare Wohnungen in zentraler Lage genutzt werden.
- 1.2.74 Der Einschätzung, durch das Projekt Hafencenter werde sich das schon jetzt extreme Verkehrsaufkommen an der Schillerstraße in nicht zumutbarer Weise erhöhen.
- 1.2.75 Der Stellungnahme mehrerer Eingeber / Anwohner, durch erhöhtes Verkehrsaufkommen und steigende Abgasbelastung persönlich durch die Planung betroffen zu sein.

- 1.2.76 Der Stellungnahme eines Eingebers, durch eine sukzessive Zerstörung alternativer Lebensstrukturen auf der B-Seite des Hafens persönlich durch die Planung betroffen zu sein.
- 1.2.77 Der Stellungnahme eines Anwohners der Wareндorfer Straße, durch die eigentlich nicht notwendige Planung in Mitleidenschaft gezogen zu werden, da durch die Zunahme des Straßenverkehrs und der Unruhe in diesem Stadtviertel die Lebensqualität erheblich gemindert werde.
- 1.2.78 Der Stellungnahme, die geplanten baulichen und verkehrsbezogenen Maßnahmen werden den eher kleinräumigen Charakter des Stadtviertels entlang des Dortmund-Ems-Kanals mit gewachsenen Strukturen und hohem Erholungswert unwiederbringlich zerstören und die Lebensqualität Münsters erheblich verschlechtern.
- 1.2.79 Der Aufforderung an die Stadt, eine Fürsorgepflicht und Schutzfunktion gegenüber den bestehenden kleinen und mittleren Läden und Geschäften wahrzunehmen, die in ihrer Existenz durch das geplante Einkaufszentrum gefährdet werden.
- 1.2.80 Der Anregung, statt der Errichtung neuen Wohnraums durch einen Investor besser sozialen Wohnungsbau zu realisieren um im Viertel eine gelungene soziale Mischung verschiedener Bevölkerungsschichten zu gewährleisten und damit sozialen Spannungen vorzubeugen.
- 1.2.81 Der Unterstellung eines fehlenden Gesamt- und Verkehrskonzeptes, einer fehlenden Rücksichtnahme auf die Bewohner des Viertels und einer unzureichenden Baugenehmigungspraxis.
- 1.2.82 Der Befürchtung einer Verdrängung vieler kleiner Läden und Geschäfte im Hansaviertel und in der Umgebung, welche einen wichtigen Teil der Lebensqualität ausmachen.
- 1.2.83 Der Befürchtung eines allgemeinen Anstiegs des Mietpreisspiegels durch die Entstehung teuren Wohnraums und in Folge dessen einer Verdrängung ökonomisch schwächer gestellter Menschen im Viertel.
- 1.2.84 Der Anregung, kleinere Einkaufsmöglichkeiten wären wünschenswert und würden die Qualität und Versorgungssicherheit des Wohngebiets viel stärker fördern – mit positiven Auswirkungen in allen Lebensbereichen – als die Schaffung eines auf einer veralteten Grundlagenplanung mit überholten Anforderungen und Ansichten basierenden Einzelhandelszentrums.
- 1.2.85 Der Ansicht, weder das Einzelhandelsgutachten noch die Ergebnisse des Hafenforums seien ausreichend berücksichtigt worden, die Diskussionen und Ergebnisse des Hafenforums seien durch die Verwaltung nicht korrekt und transparent zusammengefasst wiedergegeben worden und damit sei die von der Stadt selbst gewollte umfassende Bürgerbeteiligung gescheitert.
- 1.2.86 Der Stellungnahme, die Stadt Münster widerspreche der Errichtung bestimmter sinnvoller Einkaufsmöglichkeiten in der Peripherie, um das Zentrum zu schützen, stimme jedoch dem Bau dieses nicht benötigten Einkaufszentrums zu.
- 1.2.87 Der Anregung, man solle die zur Verfügung stehende Fläche nicht für einen Neubau verwenden, sondern die Stadt Münster solle das Flair dieses Bereichs erhalten, um im Hinblick auf Wohnungsmangel, Gentrifizierung und gleichaussehende Innenstädte als lebenswerte Stadt ein Zeichen zu setzen.

- 1.2.88 Der Unterstellung, die konstruktiven, alternativen Vorschläge und wahren Ergebnisse des Hafenforums seien nicht berücksichtigt, sondern stattdessen im Sinne der Planer und Investoren manipuliert worden.
- 1.2.89 Der Anregung, die Universität und die Fachhochschule aktiv in die Planung und Gestaltung des Bebauungsplanentwurfs einzubeziehen.
- 1.2.90 Der Stellungnahme, das geplante Einkaufszentrum verschlechtere die Verkehrssituation im gesamten Hafenviertel bis hin zum Stadthafen II. Einen abermaligen Verkehrsanstieg durch das Einkaufszentrum nach einer bereits erfolgten Erhöhung infolge des Umbaus und der Wiedereröffnung des Baumarkts am Albersloher Weg vertrage das Viertel nicht.
- 1.2.91 Der Stellungnahme, das Einzelhandelskonzept habe viele Verkaufsflächen in der Umgebung nicht berücksichtigt und es sei zu befürchten, dass der Einzelhandel in der näheren und weiteren Umgebung zum Vorhabenstandort in seiner Existenz bedroht werde.
- 1.2.92 Der Beschwerde, das klare Votum des Hafenforums gegen das Einkaufszentrum sei übergangen worden, die Ergebnisse der verschiedenen Veranstaltungen seien nicht korrekt wiedergegeben worden und der damit verbundenen Forderung nach Abgleich der Protokolle mit den mitgeschnittenen Tonbändern.
- 1.2.93 Der Behauptung, die Stadt habe bisher nirgendwo schlüssig erklärt, warum neben den bereits bestehenden Einkaufsmöglichkeiten ein zusätzliches Einkaufszentrum am Hansaring notwendig sei.
- 1.2.94 Der Anregung, statt für ein Einkaufszentrum die Fläche für weitere Wohnungen, ein Flüchtlingsheim, ein Parkhaus oder irgendetwas anderes vorzusehen oder sie überhaupt nicht zu überplanen.
- 1.2.95 Der Befürchtung eines Anwohners, durch die mit dem Projekt verbundenen erhöhten Lärm- und Luftschadstoffemissionen werde sowohl die Umwelt als auch der Eingebener persönlich in seiner Gesundheit geschädigt.
- 1.2.96 Dem Vorwurf, die Stadt Münster verliere durch den Bau des Hafencenters einen Erholungsort, wandle sich in einen Betonklotz und verdränge junge und sozioökonomisch schlechter gestellte Menschen, sie orientiere sich nicht an den Bedürfnissen der Bewohner nach mehr Kultur und Nachhaltigkeit und weniger Konsumorientierung.
- 1.2.97 Der Anregung eines Anwohners des Hansaviertels, angesichts der bestehenden schwierigen aber noch zu bewältigenden Parksituation und der befürchteten Erhöhung des Verkehrsaufkommens sowohl auf die Errichtung eines Einkaufszentrums als auch auf den Bau eines Parkplatzes oder Parkhauses zu verzichten.
- 1.2.98 Der Anregung einer sozialräumlichen Ausrichtung des Planungsvorhabens.
- 1.2.99 Der Anregung, ein unabhängiges Verkehrsgutachten erstellen zu lassen
- 1.2.100 Der Erwartung einer Langzeitbaustelle, welche zukünftig die Erholungsnutzung der Hafengegend verwehre.

- 1.2.101 Der Stellungnahme, bei der Planung werde sich über die Bedürfnisse der Bürger hinweggesetzt, Zielrichtung der Planung an dieser Stelle des Stadtgebiets solle die Entwicklung von Parkanlagen und bezahlbarem Wohnraum sein.
- 1.2.102 Der Stellungnahme, mit der Umsetzung des Planvorhabens werde die Gesellschafts- und Generationsstruktur im Hansaviertel zerstört.
- 1.2.103 Der Anregung einer Alternativplanung mit einer Markthalle zur Direktvermarktung durch Landwirte und andere Lebensmittelproduzenten zur Verbesserung des Lebensmittelangebots im Quartier.
- 1.2.104 Der Anregung, die Fläche nicht an einen Investor abzugeben, sondern hier Wohnen, Freizeit und Zusammenleben gemeinsam mit den Bürgern zu gestalten.
- 1.2.105 Der Anregung die Planung zu überdenken, weil da das Auto nicht das Verkehrsmittel der Zukunft sei und jede heute darauf ausgerichtete Planung und Realisierung von großen Einkaufszentren mit großen Parkplätzen in Zukunft kostenintensiv revidiert und zurückgebaut werden müsse.
- 1.2.106 Der Anregung, auf die Vorschläge und Diskussionsanregungen der Hafenvereine einzugehen.
- 1.2.107 Der Verwunderung eines in der Nähe des Plangebiets lebenden Eingebers darüber, dass auf einer solch großen Fläche im Wesentlichen die Investoren ihre Vorstellungen durchsetzen können und somit eine echte Bürgerbeteiligung außen vor bleibe.
- 1.2.108 Der Befürchtung eines Eingebers, durch den Bau des Einkaufszentrums seinen Arbeitsplatz zu verlieren.
- 1.2.109 Der Erwartung eines an der Querstraße wohnenden Eingebers, durch die geplante Anlieferung des Einkaufszentrums von der Schillerstraße aus werde die schon jetzt problematische Lärmbelästigung auf seinem Balkon noch unerträglicher.
- 1.2.110 Dem Vorwurf einer Zerstörung von Charme, Kultur und bestehendem Einzelhandel des Hansaviertels.
- 1.2.111 Der Kritik, die Meinungen und Wünsche der Bürger des Hansaviertels, die während des Hafenforums zusammengetragen wurden, werden in krasser Weise von der Politik und den Investoren ignoriert. Es werde genau das Gegenteil von dem gemacht, was die Mehrheit der Bürger möchte.
- 1.2.112 Der Anregung, den vor einem Jahr von den Hafenvereinen vorgelegten alternativen Bebauungsplan wieder zu reaktivieren, da dieser als einziger die Anliegen der Bürger in einem fairen Kompromiss mit den Investoren berücksichtige.
- 1.2.113 Der Stellungnahme, die Stadt Münster setze sich nicht für die Interessen der Bürger, sondern lediglich für die Interessen der Projektentwickler / Investoren ein.
- 1.2.114 Den ästhetischen Bedenken.
- 1.2.115 Dem ökonomischen Zweifel am Planvorhaben.
- 1.2.116 Der Anregung, die Industrie-Silhouette am Hafen als charakteristisches sichtbares und identifizierendes Merkmal zu erhalten.

- 1.2.117 Der Stellungnahme, durch den aktuellen Bebauungsplan seien die demokratischen Entscheidungsprozesse in Münster im Kern gefährdet, da die Anliegen der Bürger aus dem Hafenforum nicht in die Planung einbezogen und somit die Bürgerinteressen systematisch hintergangen worden seien.
- 1.2.118 Der Stellungnahme eines Eingebers, mit der vorliegenden Planung werde die Gentrifizierung im Hafenviertel vorangetrieben, die Mieten werden steigen und für ihn bestehe keine Zukunft im Hafenviertel oder in Münster.
- 1.2.119 Der Bemängelung, eine Lärm- und Schadstoffuntersuchung habe für den Eingang zur Soester Straße und für den Eingang zur Lingener Straße nicht stattgefunden.
- 1.2.120 Den Anregungen, die Planung des Hafencenters insbesondere in den Punkten Verkehr, Emissionen und Einzelhandelskonzept noch einmal grundlegend zu überprüfen.
- 1.2.121 Der Stellungnahme, weitere Gastronomie sei im Plangebiet überflüssig.
- 1.2.122 Der Anregung, im Bereich der heutigen Tankstelle ein Parkhaus u. a. mit abschließbaren Gitterboxen für Dauerparker zu errichten.
- 1.2.123 Der Stellungnahme, mit dem geplanten Einkaufszentrum werde ein schlimmer Eingriff in die funktionalen Abläufe des Hafenviertels erfolgen.
- 1.2.124 Der Stellungnahme, dem Investor werde leichtfertig ein Grundstück überlassen.
- 1.2.125 Der Kritik, unter Verzicht auf einen städtebaulichen bzw. Architekturwettbewerb werde nun eine gesichtslose und beliebige Planung sträflich nachlässig durchgewunken.
- 1.2.126 Der Anregung, für die bestehenden Freiflächen Architekturwettbewerbe auszuloben und hierbei junge und internationale Büros einzubeziehen.
- 1.2.127 Der Stellungnahme, der Masterplan Stadthäfen Münster werde ignoriert.
- 1.2.128 Der Ansicht, Bau und Betrieb eines Einkaufszentrums in der beabsichtigten Dimension werde das Viertel und seine Bewohner in vielfältiger Weise erheblich zusätzlich belasten.
- 1.2.129 Der Anregung, im Verkehrsgutachten auch die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch Baustellen im Zusammenhang mit Bauvorhaben wie Bahnhofsneubau, Kanalerweiterung und Neubau der Schillerstraßenbrücke zu berücksichtigen.
- 1.2.130 Der Stellungnahme, das im Zusammenhang mit dem Vorhaben geplante Stellplatzangebot sei nicht ausreichend.
- 1.2.131 Der Anregung, auf die Planung des Einkaufszentrums zu verzichten und eine bürgernahe und verkehrsberuhigte Neuplanung für das Areal vorzunehmen.
- 1.2.132 Der Anregung, für das Gebiet eine erneute gutachterliche Bewertung durch neutrale Dritte vornehmen zu lassen.
- 1.2.133 Der Anregung, eine Bau- und Realisierungssperre bis 2017 zu erlassen.

- 1.2.134 Der Erwartung einer „kalten“ Erweiterung der Verkaufsflächen für den Lebensmitteleinzelhandel in den Folgejahren.
- 1.2.135 Der Stellungnahme, das Einzelhandelsgutachten sei bezüglich der Angaben zu Verkaufsflächen im Bestand veraltet und spiegele somit die Realität nicht wider.
- 1.2.136 Der Stellungnahme, das geplante Einkaufszentrum werde die Nahversorgungsstruktur in der Umgebung zerstören.
- 1.2.137 Der Kritik an dem geplanten Uhrenturm.
- 1.2.138 Der Stellungnahme, die berechtigten Anliegen der Menschen, insbesondere ihre Lebensqualität, werden bei der Planung nicht berücksichtigt.
- 1.2.139 Den Anregungen, das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Nahversorgung zu überarbeiten und bei der Aktualisierung die bereits neu entstandenen Infrastruktureinrichtungen sowie geplante Erweiterungen zu berücksichtigen.
- 1.2.140 Dem Einspruch gegen ein Heranrücken der Straßenfläche des Hansarings an die anliegenden Gebäude infolge des Kreuzungsneubaus.
- 1.2.141 Der Stellungnahme, durch eine strikte Trennung von Einkaufszentrum (Stroetmann-Gelände) und Wohnbebauung (altes Osmo-Gelände) werde eine einmalige Chance zur ganzheitlichen Überplanung des gesamten Areals verwirkt.
- 1.2.142 Der Anregung, auf die Planung eines Einkaufszentrums und einer neuen Ampelanlage im Bereich der heutigen Tankstelle zu verzichten, statt dessen das gesamte Areal inklusive des Osmo-Geländes mit einer anderen Nutzungsaufteilung (Wohnen an der Peripherie, Mischnutzung im Zentrum) neu zu überplanen, eine hierzu notwendige Neuordnung der Besitzverhältnisse anzustreben und den überarbeiteten Bebauungsplan erneut öffentlich auszulegen.
- 1.2.143 Der Anregung, zu prüfen, inwieweit die Vorschläge bzw. das Alternativkonzept der Hafenvereine umsetzbar und für das Viertel verträglicher seien.
- 1.2.144 Der Stellungnahme, das Planvorhaben stehe im Widerspruch zu einer ausgewogenen sozialen Bodennutzung und zu den wohnungspolitischen Zielsetzungen der Stadt Münster, es gehe allein um die Interessen eines Investors und Verdrängungswettbewerb, dies sei nicht im Interesse der Anwohner.
- 1.2.145 Der Anregung, für das Plangebiet eine öffentliche Grünfläche mit einem naturnahen Nutzungskonzept zu planen als Ausgleich zu dem im Osten der Stadt Münster fortschreitenden Verlust an Frei- und Grünflächen.
- 1.2.146 Der Anregung, die für die Einfahrt zum Einkaufszentrum vorgesehene Ampel so anzulegen und auch so zu schalten, dass die Erreichbarkeit des Gebäudes Hansaring 44-48 unabhängig von einer möglichen Rotphase jederzeit gewährleistet ist.
- 1.2.147 Der Anregung, eine ergänzende schalltechnische Untersuchung einzuholen, um zu dokumentieren, dass die im Vorhabenbereich geplante Wohnnutzung nicht durch den Betrieb der südlich am Hawerkamp und am Industriegeweg gelegenen Betonwerke gestört wird.

- 1.2.148 Der Ansicht, im Sinne einer lebenswerten Stadt sei es kontraproduktiv, das Gelände wie vorgesehen zu bebauen und der damit verbundenen Anregung, das Gelände als familienfreundliche und lebenswerte Grünfläche zu nutzen.
- 1.2.149 Der Stellungnahme, das geplante E-Center werde deutlich mehr Verkehr anziehen, als der jetzt schon überlastete Verkehr erträgt und auch mehr, als eine Alternativbebauung mit Wohnraum generieren würde.
- 1.2.150 Der Kritik, die Flächennutzungsplanänderung solle nur erfolgen, um zu verhindern, dass der neue Bebauungsplan gegen den Flächennutzungsplan verstößt.
- 1.2.151 Der Stellungnahme, der Bau des E-Centers sei Teil einer unerwünschten Aufwertung des Viertels, die dauerhaft dazu führe, dass der Charme der Gegend verlorengelange.
- 1.2.152 Der Stellungnahme, die vorgesehene Verkaufsfläche von 4.900 m² sei städtebaulich nicht begründet, ein quantitatives oder qualitatives Versorgungsdefizit werde in der Begründung für die Bauleitpläne nicht dargestellt.
- 1.2.153 Der Bemänglung, dass in der Städtebaulichen Wirkungsanalyse lediglich für den gesamten Untersuchungsraum eine Abschätzung der Zentralität angegeben sei, nicht jedoch für den durch Bahntrasse und Dortmund-Ems-Kanal begrenzten Kerneinzugsbereich, für den mit einer erheblich höheren Zentralität zu rechnen sei.
- 1.2.154 Der Stellungnahme, die vorgesehene Größenordnung der Verkaufsfläche könne nicht mit der Funktion eines Stadtbereichszentrums laut Einzelhandelskonzept begründet werden, da der Standort als ein solches Stadtbereichszentrum nur bedingt geeignet sei, weil sich die Kunden des Hafencenters überwiegend nur aus dem abgegrenzten Kerneinzugsbereich rekrutieren werden.
- 1.2.155 Der Stellungnahme, eine weitere Verbesserung der Angebotssituation in Münsters Südosten erscheine nicht mehr erforderlich aufgrund der inzwischen erfolgten Ausweitung der Verkaufsflächen am Sonderstandort Loddenheide, im Stadtbereichszentrum Warendorfer Straße / Schifffahrter Damm und im Grundzentrum Mauritz-Ost / Wolbecker Straße.
- 1.2.156 Der Stellungnahme, die Einschätzung, dass die Bauleitplanung die Funktionsfähigkeit des Stadtbereichszentrums Wolbecker Straße nicht gefährde, erscheine nicht hinreichend begründet. Die in der Städtebaulichen Wirkungsanalyse hierzu vorgelegten Zahlen seien unplausibel und vom Gutachter seien Rechenmodelle und Annahmen angewandt worden, die den örtlichen Gegebenheiten nicht gerecht werden.
- 1.2.157 Der Stellungnahme, durch das Vorhaben könne eine Gefährdung der wohnortnahen und auch fußläufig erreichbaren Lebensmittelangebote an der Wolbecker Straße ausgelöst werden.
- 1.2.158 Der Stellungnahme, angesichts der quantitativ sehr guten Nahversorgung im Kerneinzugsgebiet und der Gefährdung von für die Nahversorgung erforderlichen Einzelhandelsstrukturen erscheine es nicht vertretbar, die in den Begründungen für die Bauleitplanung beschriebenen Belastungen der Anwohner mit Lärm- und Schadstoffen hinzunehmen.
- 1.2.159 Der Stellungnahme, die städtebauliche Einbindung des Hafencenters in den Stadtteil sei misslungen, die überwiegend durch eine Kfz-Zufahrt bestimmte ge-

plante Eingangssituation erinnere an das längst überholte Leitbild der autogerechten Stadt und werde einer Stadtplanung, die auch für nichtautomobile Bevölkerungsgruppen da sei, nicht gerecht.

- 1.2.160 Der Anregung, 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.
- 1.2.161 Der Stellungnahme, mit der Umsetzung des Planvorhabens werde die Wegevernetzung des Hafensareals mit den umliegenden Wohnvierteln beeinträchtigt.
- 1.2.162 Der Stellungnahme, die Stadtverwaltung solle die Wünsche der Bürger wahrnehmen, indem sie das vorliegende Projekt unverzüglich stoppt.
- 1.2.163 Der Stellungnahme, die Planung drohe das fragile Gleichgewicht im Viertel zu zerstören, welches bereits durch Luxussanierungen und -neubauten gefährdet sei.
- 1.2.164 Der Anregung, auf die weitere Planung und Realisierung eines Einkaufszentrums am Hafen zu verzichten sowie die vorhandene Tankstelle als wichtigen Nahversorgungsbaustein für das Hafenviertel zu erhalten.
- 1.2.165 Dem Zweifel an einer Verwirklichung der durch den Investor auf dem Hafenforum versprochenen hohen Aufenthaltsqualität des gesamten Einkaufszentrums-Bereichs.
- 1.2.166 Der Anregung, von einem unabhängigen Gutachter, der nicht vom Investor bezahlt wird, ein detailliertes Verkehrsgutachten auf Basis einer aktuellen Verkehrszählung erarbeiten zu lassen, das nur den derzeitigen Zustand und die gesicherten Änderungen der öffentlichen Verkehrswege berücksichtigt.
- 1.2.167 Der Befürchtung, die Stadt Münster beabsichtige in Zukunft eine Neugestaltung des Hansarings mit einem vierspurigen Ausbau, um dem durch das geplante Hafencenter zunehmenden Verkehr zu begegnen.
- 1.2.168 Der Stellungnahme, das geplante gewerblich betriebene Parkhaus könne die kostenfrei verfügbaren Stellplätze für Anwohner und Hafenbesucher nicht ersetzen, des Weiteren handele es sich um einen potenziellen Angstraum und der damit verbundenen Anregung, ausschließlich kostenfreie Parkplätze in die Planung einzubeziehen, die auch den Anwohnern zur Verfügung stehen.
- 1.2.169 Der Auffassung, der Vorhabenstandort und der östlich angrenzende Planbereich des Projekts Neuhafen werden mit zwei völlig unterschiedlichen und sich widersprechenden Konzepten entwickelt und der damit verbundenen Anregung, die beiden Bereiche konsequent gemeinsam zu betrachten und in Abstimmung mit den betroffenen Anwohnern die Entwicklungsziele festzulegen und nicht Investoren die Planung zu überlassen.
- 1.2.170 Der Anregung, die geplante Verkaufsfläche insgesamt zu reduzieren, damit die Entwicklung des Hafensareals die für Münster typische kleinteilige Siedlungsstruktur aufgreife.

- 1.2.171 Der Anregung, sämtlich mit dem Planvorhaben neu entstehenden Kfz-Stellplätze außerhalb der Öffnungszeiten des Einkaufszentrums für Besucher und Anwohner des Hafenviertels nutzbar zu machen.
 - 1.2.172 Der Anregung, das Postgebäude Hansaring 64, unter Denkmalschutz zu stellen.
 - 1.2.173 Der Anregung, die Verkehrsbelastung der Schillerstraße östlich des Hansarings durch geeignete Maßnahmen zu verringern.
 - 1.2.174 Die Anregung, das Verkehrsgutachten aufgrund der zwischenzeitlich in Münster nicht weiterverfolgten sogenannten adaptiven Verkehrssteuerung zu überarbeiten.
 - 1.2.175 Der Stellungnahme, die Planung sei unsozial, berücksichtige nur die kommerziellen Interessen des Investors und vernichte aus Kommerzgründen Flächen für möglichen Wohnraum.
 - 1.2.176 Der Stellungnahme, die Planung zerstöre urbane Wohnstrukturen, statt gewachsene Stadtteile weiterzuentwickeln.
 - 1.2.177 Der Stellungnahme, die Planung berücksichtige nicht die Bedürfnisse von Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen.
 - 1.2.178 Der Stellungnahme, die Gutachten seien in Frage zu stellen, da sie stark beschönigend seien und die durch die Gutachten aufgedeckten Probleme nicht kompensiert werden können.
 - 1.2.179 Der Stellungnahme, mit der Umsetzung des Planvorhabens werde die Kioskkultur des Viertels gefährdet.
 - 1.2.180 Der Stellungnahme, mit den getroffenen Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung sei ein Widerspruch zu bestehenden rechtlichen Vorgaben, Planungsgrundsätzen und dem Rücksichtnahmegebot gegeben.
 - 1.2.181 Der Stellungnahme, es sei unverständlich, dass Einschränkungen zum Zweck des Immissionsschutzes im Planentwurf unter der Überschrift „Hinweise“ aufgeführt werden.
 - 1.2.182 Der Befürchtung, der Hafenkai werde zu einer Betonplatte für Autoparkplätze umgewandelt.
 - 1.2.183 Dem Vorwurf einer ungenügenden Information der Bürger und besonders der Anwohner über die Planung und über die Möglichkeiten, sich gegen diese Planung zu wehren.
2. Der Entwurf der 39. Änderung des fortgeschriebenen Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße wird gemäß § 2 Baugesetzbuch (BauGB) abschließend beschlossen.
- Die Begründung zur Flächennutzungsplanänderung wird ebenfalls beschlossen.
3. Der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 wird gemäß §§ 2 und 10 in Verbindung mit § 12 BauGB und §§ 7 und 41 Gemeindeordnung (GO NRW) als Satzung beschlossen.

Die Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird ebenfalls beschlossen.

4. Der Rat bestätigt und bekräftigt die bestehende Darstellung des zentralen Versorgungsbereiches „B 6 Hansaring / Osmo“ als Stadtbereichszentrum im aktuellen Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster als Voraussetzung für die erforderlichen Bauleitplanverfahren zur Realisierung des geplanten Einzelhandelsprojektes „Hafencenter“ am Hansaring.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Die Stadt Münster schließt mit dem Vorhabenträger einen Durchführungsvertrag zur Realisierung des Projektes ab. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die maßnahmebedingten Kosten durch den Vorhabenträger zu übernehmen sind.

Die von der Stadt Münster anteilig zu tragenden Kosten für den Umbau des Hansaring und die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen werden zurzeit auf ca. 505.000 € (Vorlage V/0586/2015) geschätzt. Die von der Stadt Münster für die Kanalverlegung zu tragenden Kosten werden zurzeit auf ca. 300.000 € geschätzt.

Die Errichtung des Quartierparkhauses wird von der Stadt Münster aus den Ablösebeiträgen zweckgebunden gefördert.

Begründung:

Chronologie der Bauleitplanverfahren:

- Am 07.07.2010 hat der Rat der Stadt Münster die Beschlüsse zur 39. Änderung des Flächennutzungsplans und zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 für den Bereich Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße gefasst.
- Am 05.07.2012 fand die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit in Form einer Informationsveranstaltung der Stadt Münster zum Hafenforum / Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ statt.
- Im Oktober 2013 erfolgte die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange.
- Am 06.02.2014 wurden, nach Anhörung der Bezirksvertretung Münster-Mitte, im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft die Entwürfe der v. g. Bauleitpläne beraten.
- Vom 24.02.2014 bis 24.03.2014 wurden die Entwürfe der Bauleitpläne öffentlich ausgelegt.

Aktueller Verfahrensschritt:

Zu den Beschlussvorschlägen unter Punkt 1:

Wie in den Vorlagen V/0463/2010 dargestellt wird entsprechend den bereits 2004 beschlossenen Zielaussagen des Masterplans Stadthäfen Münster als ein wesentlicher Baustein der beabsichtigten Umstrukturierungen des Planstandortes die Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsangeboten geplant.

Im vom Rat 2009 beschlossenen Einzelhandels- und Zentrenkonzept ist der Bereich als Zentraler Versorgungsbereich festgelegt. Zum Nachweis der städtebaulichen Verträglichkeit sind im Auftrag des Investors einzelhandelsstrukturelle Wirkungsanalysen gutachterlich erarbeitet worden. Die hierin enthaltenen Empfehlungen zur Umsetzung der Projektplanung haben Eingang in das Planverfahren gefunden.

Der jeweiligen Projektstände wurden in der BV-Mitte und im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft öffentlich vorgestellt.

Es ist Ziel des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535, dessen Aufstellung der Rat am 07.07.2010 beschlossen hat, die Ansiedlung großflächiger und nichtgroßflächiger Einzelhandels-einrichtungen mit überwiegend nahversorgungsrelevanten Sortimenten, von Gastronomie- und Dienstleistungsangeboten in einem gemischten Nutzungskonzept, ergänzt um Praxen, Büro- und auch innerstädtische Wohnnutzungen in den Obergeschossen des Projektes, zu realisieren. Darüber hinaus soll durch die im Zusammenhang mit der Vorhabennutzung geplante Errichtung einer öffentlichen Quartiersgarage dem erhöhten Stellplatzbedarf im Stadtviertel und am Hafen Rechnung getragen werden.

Die Einhaltung dieser Ziele spiegelt sich in den Stellungnahmen zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden wider. Sowohl Bezirksregierung, IHK als auch der Einzelhandelsverband tragen keine Anregungen vor bzw. stehen dem Planvorhaben positiv gegenüber.

Zeitgleich mit dem Aufstellungsbeschluss zu den o. g. Bauleitplanverfahren hat die Verwaltung ein umfangreiches mehrstufiges und transparentes Beteiligungsverfahren, das „Hafenforum“, durchgeführt.

In diesem ca. einjährig angelegten Bürgerbeteiligungsprozess unter Mitwirkung der Anwohnerschaft und der Akteure im Stadtquartier wurden Kriterien zur Entwicklung des Bereichs um den Stadthafen erörtert. In der Auftaktveranstaltung zum Hafenforum im September 2010 haben die ca. 450 Teilnehmerinnen und Teilnehmer Anregungen und Vorschläge zur Entwicklung des Hafens gegeben. In mehreren Workshops wurden unterschiedliche thematische Teilaspekte beleuchtet und entwickelt. Die Umsetzung der Nutzungs- und Entwicklungsziele des VBP Nr. 535 bildeten hierbei einen der Schwerpunkte der Diskussion.

Am 31.05.2011 wurde mit der Bilanz zum „Hafenforum“ (Anlage 1 zur Vorlage V/0913/2013) und der Vorstellung der zentralen Erkenntnisse aus den Workshops der öffentliche Diskussionsprozess zunächst abgeschlossen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Hafenforums und der Workshops wurde der ‚Masterplan Stadthäfen Münster‘ aktualisiert und den Gremien zur Abstimmung vorgelegt. Nach dem Beschluss des Hauptausschusses am 14.12.2011 über den „Masterplan Stadthäfen“ wurde das Konzept des Projektes Hafencenter auf dieser Basis modifiziert und angepasst.

Der auf diesem Beschluss fußende konkretisierte Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes hat vom 24.02. bis 24.03.2014 öffentlich ausgelegen.

Aus der Bürgerschaft wurden während dieses Planungszeitraums, insbesondere während der Offenlegung, umfangreiche und detaillierte Stellungnahmen abgegeben wie in der Anlage 1 dargestellt. Die Einzelaspekte der Vielzahl der kritischen Anregungen werden dort transparent, ausführlich und thematisch zusammengefasst bzw. gegliedert wiedergegeben und die vorgebrachte Kritik ernst nehmend, ebenso umfassend wie ausführlich aus Sicht der Verwaltung bewertet.

Wie auch aus den bisherigen Diskussionen mit den Bürgerinnen und Bürgern vor der Offenlegung der Planung deutlich wurde, richtet sich die Mehrzahl der Anregungen mit unterschiedlichen Argumentationssträngen grundsätzlich gegen Basiselemente des Vorhabens bzw. gegen das Vorhaben „Hafencenter“ insgesamt. Die Beschlussvorschläge der Verwaltung folgen diesen Anregungen vor dem Hintergrund der beschlossenen Planungsziele und nach Abwägung der städtischen Zielsetzung mit den vorgetragenen Anregungen insofern nicht.

Bezogen auf die Anregungen, die eine persönliche, wirtschaftliche oder strukturelle negative Betroffenheit von der Planung vorbringen (z.B. Verkehr, Lärm,...) führen die Stellungnahmen der Verwaltung aus, dass diese vertretbar und durch vorhabenimminente bzw. Vorhaben ergänzende Maßgaben und Maßnahmen so weit als möglich minimiert werden.

Über diese Stellungnahmen soll entsprechend der Vorlage Beschluss gefasst werden.

Zu den Beschlussvorschlägen 2 und 3:

Da weder die Änderung des Flächennutzungsplans noch der vorhabenbezogene Bebauungsplan durch die vorstehenden Beschlussvorschläge (unter Punkt 1) geändert oder ergänzt werden sollen, können nunmehr die abschließenden Verfahrensbeschlüsse zu diesen Bauleitplanverfahren gefasst werden.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 535 überlagert teilweise den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 401: Stadthafen I / Albersloher Weg. Der neue Bebauungsplan tritt mit seiner Rechtskraft in den überlagerten Bereichen an die Stelle des bisherigen Planungsrechts.

Zum Beschlussvorschlag 4.

Der Rat hat am 11.02.2009 das zurzeit geltende Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster und darin enthalten u. a. auch die Darstellung des Zentralen Versorgungsbereichs „B 6 – Hansaring / Osmo“ als Stadtbereichszentrum (vgl. Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster, Seite 84 f.) beschlossen. Die gesamte Projektplanung „Hafencenter“ folgte und folgt bis dato konsequent dieser Maßgabe.

Im Rahmen der Fortschreibung und Aktualisierung des Masterplans Stadthäfen Münster hatte der Hauptausschuss der Stadt am 14.12.2011 u. a. beschlossen, die Ausweisung eines Stadtbereichszentrums (SBZ) zwischen Hafenweg und Hansaring im Masterplan Stadthäfen aufzuheben und stattdessen diese Fläche für eine *gemischte Nutzung mit Einzelhandel, Wohnen und Dienstleistungen* vorzusehen. Ein Beschluss zur Änderung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts 2009 wurde hingegen nicht gefasst.

Weiter hat der Hauptausschuss am 14.12.2011 beschlossen, für das Investorenvorhaben „Hafencenter“ bei der weiteren Bauleitplanung die Gesamtverkaufsfläche (Einzelhandel) auf max. 4.900 m² zu begrenzen.

Der so aktualisierte Masterplan Stadthäfen Münster wurde am 14.12.2011 sodann als handlungsleitende Grundlage für die weitere strukturelle und städtebauliche Entwicklung und die erforderlichen Bauleitplanverfahren beschlossen.

Die Umsetzung dieser Beschlusslage zur Aktualisierung des Masterplans Stadthäfen Münster hat die Verwaltung dem ASSVW am 03.05.2012 vorgestellt. In diesem Zusammenhang wurde einvernehmlich beschlossen:

„Die textlichen Festsetzungen zum Bereich südlich Hansaring: Die maximale Verkaufsfläche ist auf 4.900 m² begrenzt.“

Demnach ergibt sich zusammengefasst insgesamt folgende Beschlusslage:

- Die bestehenden Ratsbeschlüsse zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster aus 2009 und zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 535 für das Projekt „Hafencenter“ aus 2010 sind vom Beschluss des Hauptausschusses vom 14.12.2011 zum Masterplan Stadthäfen Münster nicht aufgehoben worden.
- Der Hauptausschuss hat für das geplante „Hafencenter“ explizit eine (mehrfach reduzierte) Gesamtverkaufsfläche von maximal 4.900 m² als Grundlage für die weitere Bauleitplanung beschlossen. Damit ist das Vorhaben trotz der Reduzierung weiterhin deutlich großflächig. Landesplanerische Voraussetzung für die Ausweisung von großflächigem zentrenrelevantem

ten Einzelhandel¹ ist die zweifellos strukturell und städtebaulich erfüllte Integration und die entsprechende Ausweisung eines Zentralen Versorgungsbereiches so wie er im Einzelhandels- und Zentrenkonzept als „B 6 – Hansaring / Osmo“ 2009 (zuvor bereits auch im Einzelhandels- und Zentrenkonzept 2004) enthalten ist.

Die Umsetzung des Projektes „Hafencenter“ mit 4.900 m² Verkaufsfläche sowie Wohn- und Büronutzungen setzt daher zwingend die vom Rat in 2009 beschlossenen und nach wie vor bestehenden Zielaussagen im Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster für den zentralen Versorgungsbereich „B 6 – Hansaring / Osmo“ in Form der Darstellung eines Versorgungsbereichs mittelzentraler Stufe (Stadtbereichszentrum) voraus.

Entwicklung der Planungsinhalte:

Mit der Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 ist die Errichtung eines Stadtbereichszentrums als durchmischtes Konzept verbunden.

Die großflächigen, auf insgesamt 4.900 m² VK begrenzten Einzelhandelseinrichtungen des Hafencenters werden dabei mit dem Fokus auf eine integrierte Struktur gezielt um Dienstleistung, Gastronomie, Büro- und Wohnnutzung ergänzt. Somit werden Nutzungsstrukturen aus der Umgebung aufgegriffen. Gleichzeitig wird durch die Ergänzung um eine öffentliche Quartiersgarage mit ca. 220 Stellplätzen auf den erhöhten Stellplatzbedarf im Stadtviertel reagiert.

Damit entspricht das Projekt den Zielvorgaben aus dem Masterplan Stadthäfen: Um den Wandel im Nutzungs- und Funktionsgefüge im Bereich der Stadthäfen aktiv zu begleiten, wurde dieser in den grundlegenden Zielaussagen bereits im Jahr 2004 gefasst und in der aktualisierten Fassung vom 03.05.2012 vom ASSVW als handlungsleitende Grundlage für die weitere Entwicklung und die erforderlichen Bauleitplanverfahren im Bereich der Stadthäfen Münster beschlossen. Mit den nun vorliegenden Planinhalten zum VBP Nr. 535 wird unter Berücksichtigung der Entwicklungsziele des Masterplans ‚Stadthäfen Münster‘ die Übereinstimmung der Vorhabennutzung mit den mehrheitlichen Grundaussagen des Hafencenters erreicht.

Die Dimensionierung und Steuerung der Verkaufsflächen und Sortimente der großflächigen Einzelhandelseinrichtungen im Sinne eines Stadtbereichszentrums sind in Bezug auf eine städtebauliche Verträglichkeit kontinuierlich gutachterlich begleitet worden. Als Gesamtverkaufsflächengröße war für das Planvorhaben zunächst eine Fläche von 8.000 m² projektiert, die später auf 6.900 m² Gesamtverkaufsfläche und schließlich auf 4.900 m² reduziert wurde. Neben der reduzierten Gesamtverkaufsfläche war mit dem Konzept auch eine veränderte städtebauliche und architektonische Ausgestaltung des Vorhabens verbunden.

Bereits vor der abschließenden Begrenzung auf 4.900 m² VK wurde die Realisierung des Planvorhabens gutachterlich grundsätzlich als vertretbar eingeschätzt. Durch die nochmalige Reduzierung des geplanten Verkaufsflächenvolumens konnten die wahrscheinlichen absatzwirtschaftlichen Auswirkungen auf die Kaufkraftströme im Untersuchungsgebiet noch einmal reduziert werden. Die kritische Wettbewerbssituation im benachbarten Zentrum der Wolbecker Straße (westlich) konnte durch dort erfolgte Verkaufsflächenerweiterungen oder Modernisierungen sowie Veränderungen des kleinräumigen Wettbewerbs verbessert werden, sodass trotz der zu verzeichnenden Konkurrenz aus der geplanten Vorhabennutzung Betriebsaufgaben an der Wolbecker Straße (westlich) gutachterlich als unwahrscheinlich eingestuft werden.

¹ Siehe Landesentwicklungsplan (LEP) Nordrhein-Westfalen – Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel – Ziel 2: „Zentrenrelevante Kernsortimente: Standorte nur in zentralen Versorgungsbereichen“, wonach Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen sowie in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen in städtebaulich integrierten Lagen, die aufgrund ihrer räumlichen Zuordnung sowie verkehrsmäßigen Anbindung für die Versorgung der Bevölkerung zentrale Funktionen des kurz-, mittel- oder langfristigen Bedarfs erfüllen sollen, dargestellt und festgesetzt werden dürfen.

Insgesamt wird mit der geplanten Vorhabennutzung der gutachterlichen Empfehlung nach einer Verbesserung der Versorgungssituation im südöstlichen Stadtbereich – insbesondere auch zur Positionierung der Zentren gegenüber Standorten in nicht-integrierten Lagen – durch die Entwicklung des Hafencenters entsprochen.

Für die vorliegende großflächige Einzelhandelsnutzung wird zudem eine Übereinstimmung mit den Zielaussagen des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts sowie der bundes- und landesrechtlichen Rahmenbedingungen bestätigt.

Bezogen auf die Umweltauswirkungen sind insbesondere die Faktoren der Verkehrsbelastung und des Verkehrslärms relevant:

Bezogen auf die Verkehrsbelastung steht jedwede Entwicklung auf den Flächen im Kontext der verkehrlichen Rahmenbedingungen und Verkehrsbelastungen, die sich in den letzten Jahren im Hafenquartier zeigen. Das Areal im Bereich des Kreativkais hat sich mit der Ansiedlung zahlreicher Firmen und gastronomischer Einrichtungen in den letzten Jahren dynamisch entwickelt, eine Entwicklung, mit der die Verkehrsinfrastruktur, insbesondere im Bereich des ruhenden Verkehrs und der öffentlichen Parkplatzflächen, nur teilweise Schritt halten konnte.

Mit der Umsetzung der Entwicklungsziele des Bebauungsplans sind zudem planbedingte Mehrverkehre auf den Straßen im unmittelbaren und angrenzenden Planbereich verbunden. Zur Sicherung leistungsfähiger und sicherer Verkehrsabläufe auf den angrenzenden Erschließungsstraßen wurden gutachterlich Maßnahmen aufgezeigt, in deren Zusammenhang die derzeitige Grundstückszufahrt zur Anbindung des Planvorhabens an den Hansaring zu einem lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt umzubauen ist (vgl. Vorlage V/0586/2015). Die Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen werden im Durchführungsvertrag verbindlich vereinbart.

Gleichzeitig ist über die Schaffung der zusätzlichen Quartiersstellplätze eine Reduzierung des Parksuchverkehrs im Untersuchungsgebiet zu erwarten.

Insgesamt können alle Verkehre bereits 2018 bei erwarteter Inbetriebnahme des Hafencenters sicher und leistungsfähig abgewickelt werden. Mit Fertigstellung des 3. Bauabschnitts der B 51 bzw. der B 481 stehen leistungsfähige Alternativen perspektivisch in 2025 zur Verfügung. Für die Erschließung des Hafencenters spielt der Ausbauzustand bzw. eine mögliche Entlastungswirkung durch die Theodor-Scheiwe-Straße im Prognosehorizont 2025 nur eine untergeordnete Rolle.

Bezogen auf Lärmemissionen, insbesondere in Bezug auf Verkehrslärm entlang der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen, zeigt sich der Vorhabenstandort als Teil der Siedlungsstrukturen der südöstlichen Münsteraner Innenstadt als erheblich vorbelastet. Mit dem Planvorhaben sind zudem Lärmzuwächse auf die angrenzende Wohnnachbarschaft durch die planbedingten Mehrverkehre und die notwendige Lichtsignalanlage verbunden. Vor dem Hintergrund der hohen Vorbelastung mit zum Teil Beurteilungspegeln im Grenzbereich der Unzumutbarkeit sind die planbedingten Einwirkungen auf die Verkehrslärmsituation bedeutsam. Durch die Lärminderungsmaßnahmen als Ausgleichsmaßnahmen gemäß der 16. BImSchV im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff am Hansaring sowie ergänzende freiwillige Maßnahmen des Vorhabenträgers kann eine hinreichende Verträglichkeit des Vorhabens auch unter dem Aspekt des Verkehrslärms erwirkt werden.

Planinhalte:

Mit dem vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 soll ein ganzheitliches Konzept aus großflächigen

- Einzelhandelseinrichtungen,
- Gastronomie,
- Dienstleistungsangeboten,
- Praxen, Büro- und
- Wohnnutzungen sowie einer ergänzenden
- Quartiersgarage

am Standort realisiert werden und somit zu einer Gesamtattraktivierung und langfristigen Sicherung der stadträumlichen und nutzungsspezifischen Qualitäten im Quartier beigetragen werden. zutragen.

Kern der Planung ist ein

- Verbrauchermarkt mit einer Verkaufsfläche (VK) von 3.000 m² zuzüglich eines angeschlossenen Getränkemarktes mit 400 m² VK,
- eines Lebensmitteldiscounters mit einer Verkaufsfläche von 900 m² sowie
- eines Drogeriefachmarktes mit 550 m² VK und
- einer Apotheke von 50 m² VK sowie den erforderlichen Kundenstellplätzen.

Zur städtebaulich funktionalen Einbindung der Einzelhandelsnutzungen in die bestehende Stadtstruktur werden als ergänzende Nutzungen Flächen für Dienstleistungsbetriebe / Praxen / Büros, Gastronomie und Wohnnutzungen für 33 Wohneinheiten realisiert, von denen 30 % den Wohnraumförderungsbestimmungen für öffentlich geförderte Wohnungen entsprechen.

Die Flächen für die ergänzenden Nutzungen umfassen mit rd. 3.400 m² für Dienstleistungen / Praxen / Büros, 1.000 m² für Gastronomie und rd. 3.000 m² für die Wohnnutzungen, insgesamt rd. 7.400 m².

Das Vorhabengrundstück wird zusätzlich mit einer Tiefgarage unterbaut, in der sich neben zusätzlichen Kundenparkplätzen die notwendigen Stellplätze aus der Vorhabennutzung mit Dauerparkplätzen für die Mieter befinden. Darüber hinaus soll sie als Quartiersgarage mit 220 öffentlichen Stellplätzen dem bestehenden Parkdruck im Quartier entgegenwirken und somit die verkehrliche Situation im Planbereich verbessern. Alle Stellplätze im Vorhabensbereich werden bewirtschaftet.

Die Umsetzung der Planung erfolgt über einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan, wobei die Errichtung der benannten Vorhabennutzungen auf dem Gesamtgrundstück des Vorhabenträgers den Vorhabensbereich darstellt. Neben dem Vorhabensbereich ist zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung als sog. Ergänzungsbereich das Flurstück 898 im westlichen Planbereich zum Hafenweg für eine Mischgebietsnutzung in den Geltungsbereich des VBP 535 mit aufgenommen worden.

i. V.

gez.
Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

1. Stellungnahmen aus der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung
2. Plan zur 39. Änderung des FNP
3. Begründung zur 39. Änderung des FNP
4. Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 535 (Verkleinerung) mit 3 Anlagenblättern
5. Textliche Festsetzungen zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535
6. Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535