

Stellungnahmen zur Offenlegung

zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543: Hiltrup – Glasuritstraße / Osttor / Bergiusstraße

Inhalt	Seite
1. Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.....	1
1.1 münster NETZ GmbH	1
1.2 Deutsche Bahn AG – DB Immobilien Gesamtstellungnahme der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien und DB Netz AG	2
2. Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern	2
2.1 Stellungnahmen zum Themenkomplex Verkehrsführung / Verkehrserschließung.....	2
2.2 Stellungnahmen zum Themenkomplex Öffentliche Verkehrsflächen / Belange des ÖPNV.....	4
2.3 Stellungnahmen zum Themenkomplex Qualität und Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen	6
2.4 Stellungnahmen zum Themenkomplex Baumerhalt im Bereich öffentlicher Verkehrsflächen	8
2.5 Stellungnahmen zum Themenkomplex Qualität der Wegeverbindungen	10
2.6 Stellungnahmen zum Themenkomplex Öffentliche Stellplätze.....	11
2.7 Stellungnahmen zum Themenkomplex Lärmimmission / Luftschadstoffe.....	12
2.8 Stellungnahmen zum Themenkomplex Einzelhandelsnutzungen	15
2.9 Stellungnahmen zum Themenkomplex Grün- und Freiraumqualität im Vorhabenbereich.....	16
2.10 Stellungnahmen zum Themenkomplex Radfahrstellplätze im Vorhabenbereich	18
2.11 Stellungnahmen zum Themenkomplex Vollständigkeit der Planunterlagen.....	19

Zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 wurden insgesamt 2 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange sowie 16 Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern eingereicht.

Die Stellungnahmen enthalten folgende Anregungen:

1. Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

1.1 münster NETZ GmbH

Folgende Hinweise werden vorgetragen:

Mit Verweis auf die Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543, wonach auf dem Vorhabengrundstück eine private Trafostation errichtet wird, weist die münster NETZ GmbH darauf hin, dass in diesem Fall der Vorhabenträger bei mehreren Mietern in seinem Gebäude zum Arealnetzbetreiber wird.

Bei Vorzug eines Netzanschlusses aus der Niederspannungsebene ist für die Höhe der Anschlussleistung ausschlaggebend, ob eine Versorgung aus den vorhandenen Ortsnetzstationen (ONS) aus der Umgebung erfolgen kann oder ob eine ONS im Kundengebäude errichtet werden muss.

Da die Trassen noch nicht feststehen, wird die münster NETZ GmbH notwendige Leitungsrechte für alle Sparten mit dem Vorhabenträger direkt abstimmen.

Weitergehende Einwände werden nicht vorgetragen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Prozess zur Umsetzung des Planvorhabens abgestimmt und berücksichtigt.

Beschlussvorschlag:

Die Hinweise betreffen Belange außerhalb des Bebauungsplanverfahrens und werden als solche zur Kenntnis genommen.

Ein Beschlussvorschlag erübrigt sich.

1.2 Deutsche Bahn AG – DB Immobilien

Gesamtstellungnahme der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien und DB Netz AG

Folgende Hinweise werden vorgetragen:

Keine Bedenken.

Der vorgesehene Bebauungsbereich ist mit Immissionen aus dem benachbarten Eisenbahnbetrieb (Schall, Erschütterungen und evtl. elektromagnetische Einwirkungen) vorbelastet. Um Gefahren für den Eisenbahnbetrieb ausschließen zu können, ist die Deutsche Bahn AG daher bei baulichen Veränderungen in Nähe der DB-Grenze rechtzeitig durch detaillierte und aussagekräftige Unterlagen in Form von Bauanträgen gesondert zu beteiligen. Bei der Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen in der Nähe der Bahn (z. B. Beleuchtungen von Parkplätzen, Leuchtwerbung aller Art, etc.) ist darauf zu achten, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Prozess zur Umsetzung des Planvorhabens berücksichtigt.

Beschlussvorschlag:

Die Hinweise betreffen Belange außerhalb des Bebauungsplanverfahrens und werden als solche zur Kenntnis genommen.

Ein Beschlussvorschlag erübrigt sich.

2. Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern

2.1 Stellungnahmen zum Themenkomplex Verkehrsführung / Verkehrserschließung

Die Anbindung des Plangebiets mit der Hauptzufahrt von der Glasuritstraße über die Max-Winkelmann-Straße wird kritisiert:

- Die Verkehrsführung ist umständlich, eine direkte Anfahrbarkeit des Plangebiets über die unmittelbar angrenzenden Straßen ist nicht gegeben.
- Mit der Verkehrsführung sind unnötige Belastungen der besonders schützenswerten Nutzung des Kindergartens und der Wohnungen an der Max-Winkelmann-Straße verbunden.
- Mit der Verkehrsführung ist eine weitergehende Erhöhung bereits bestehender Staueffekte in der Max-Winkelmann-Straße durch zusätzliche planbedingte Mehrverkehre verbunden (zu Stoßzeiten ist bereits heute eine Überlastung durch Fahrverkehre von ALDI-Markt-Kunden, insbesondere im Zusammenhang mit Haltevorgängen an der Haltestelle am Kindergarten gegeben).

- Von einem/einer Eingebener/-in wird die Glasuritstraße als Hauptzufahrt als unangemessen kritisiert.

Es wird angeregt, die Einbahnstraßenregelung in der Bergiusstraße zu Gunsten eines Begegnungsverkehrs aufzuheben und die Bergiusstraße als Hauptzufahrt zum Bahnhof/Plangebiet auszubauen. Daraus ergeben sich laut Einwender folgende Vorteile:

- Klare Verkehrsführung über die direkte Zu-/ Abfahrt mit einer Verbesserung der Orientierung insbesondere auch für ortsfremde Verkehrsteilnehmer.
- Bessere Verteilung der Verkehre über dann zwei Zufahrtsmöglichkeiten (Max-Winkelmann-Straße und Bergiusstraße) mit einer Reduzierung der Staueffekte.
- Bessere Verteilung der Belastungen aus dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen auf die weniger schützenswerten Nutzungen in der Bergiusstraße bei gleichzeitiger Entlastung der sensiblen Nutzungen (Kindergarten und Wohnen) in der Max-Winkelmann-Straße.
- Die Umsetzung der benannten Maßnahmen ist mit einem geringen baulichen Eingriff in die Bergiusstraße möglich (Versetzung der Verkehrsinsel auf der Glasuritstraße).

Stellungnahme der Verwaltung:

Die grundlegenden Aussagen zur Verkehrsführung und Erschließungsfunktion der Straßen im übergeordneten Straßennetz sind im Strukturkonzept „Hiltrup-Bahnhofsbereich“ niedergelegt. Mit Beschluss des Hauptausschusses vom 19.10.2011 wurde das Strukturkonzept Grundlage für das nachfolgende Bauleitplanverfahren des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543.

Die aus dem Strukturkonzept „Hiltrup-Bahnhofsbereich“ abzuleitenden Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sind in einem begleitenden Verkehrsinfrastrukturmaßnahmenkonzept niedergelegt. Das Maßnahmenkonzept wurde entsprechend den Erfordernissen im laufenden Planungs- und Konkretisierungsprozess fortgeschrieben und mit aktuellem Planungsstand von Mai 2015 in den gemeinsamen Entwicklungszielen der Verkehrsmaßnahmen und den bauleitplanerischen Zielsetzungen abgestimmt. Mit einstimmigem Beschluss der Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Bahnhofsbereich Hiltrup vom 19.05.2015 durch den Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen (ASSVW) wird das Verkehrsinfrastrukturmaßnahmenkonzept Grundlage der nachfolgenden Baubeschlüsse.

Die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 getroffenen Festsetzungen zu öffentlichen Verkehrsflächen entsprechen den Vorgaben des Strukturkonzepts „Hiltrup-Bahnhofsbereich“, die für den Geltungsbereich des Bebauungsplans vorgesehenen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sind innerhalb der festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen uneingeschränkt umsetzbar. Die Bergiusstraße und die Max-Winkelmann-Straße liegen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes. Grundsätzlich sind Belange der Verkehrsführung wie Fahrtrichtungsführungen sowie der Ausbau der öffentlichen Verkehrsflächen innerhalb der festgesetzten Verkehrsflächenabgrenzungen nicht Gegenstand planungsrechtlicher Festsetzungen sondern werden durch die Straßenverkehrsbehörde festgelegt.

Inhaltlich ist festzuhalten, dass die Erschließung des Plangebiets/Bahnhofsbereichs über die Max-Winkelmann-Straße Bestandteil des Strukturkonzepts „Hiltrup-Bahnhofsbereich“ ist. Die vorgeschlagene Anbindung von der Glasuritstraße in die Bergiusstraße ist aufgrund des zu geringen Abstands mit fehlender Rückstaulänge zum Hauptkreuzungspunkt Marktallee/Glasuritstraße für eine Linksabbiegefunktion

nicht möglich. Negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit wären die Folge. Weitergehend wäre die Erschließung von der Glasuritstraße über die Bergiusstraße entgegen der vorgetragenen Anregung nur mit einem erheblichen baulichen Eingriff in die bestehenden Verkehrsflächen möglich. Die alleinige Versetzung der Verkehrsinsel auf der Glasuritstraße wäre nicht ausreichend, für einen Begegnungsverkehr müsste der Straßenquerschnitt der Bergiusstraße verändert und aufgeweitet werden.

Eine Anbindung des Bahnhofsbereichs alleinig über die Glasuritstraße ist uneingeschränkt möglich und entspricht der Verkehrsbedeutung der Glasuritstraße als Kreisstraße und damit als Straße des Vorbehaltensnetzes der Stadt Münster. Eine direkte Anbindung des Plangebiets über die übergeordnete Haupteinfahrtsstraße Marktallee/Osttor ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und Geländetopografie ausgeschlossen.

Unter den benannten Rahmenbedingungen zur Verkehrsführung mit Zufahrt zum Plangebiet über die Max-Winkelmann-Straße sind Belastungen auf den angrenzenden Straßen verbunden. Auch im Bebauungsplan Nr. 424 hat die Max-Winkelmann-Straße die Haupteinfahrtsfunktion für den Bahnhofsbereich und die angrenzenden Grundstücke. Die mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 erwarteten Verkehre können auf Grundlage der zuvor beschriebenen Verkehrsführung angemessen abgewickelt werden.

Bei der benannten Bushaltestelle handelt es sich um eine Fahrbahnrandhaltestelle, d. h. der Bus hält auf der Straße, die nachfolgenden Pkw haben für die Haltedauer des Busses hinter dem Bus zu warten. Die benannten Staueffekte sind somit haltestellenbedingt und nicht eine Folge zu hoher Verkehrsbelastungen.

Beschlussvorschlag:

Der Kritik an der Anbindung des Plangebiets mit der Hauptzufahrt von der Glasuritstraße über die Max-Winkelmann-Straße wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.1, siehe auch Punkt 2.7).

Der Anregung, die Einbahnstraßenregelung in der Bergiusstraße zu Gunsten eines Begegnungsverkehrs aufzuheben und die Bergiusstraße als Hauptzufahrt zum Bahnhof/Plangebiet auszubauen, wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.2).

2.2 Stellungnahmen zum Themenkomplex Öffentliche Verkehrsflächen / Belange des ÖPNV

Die Abgrenzung und Größe der festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche im Bereich der geplanten Buswendeanlage wird kritisiert:

- Die im Bebauungsplan festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche im Bereich der geplanten Buswendeanlage ist kleiner als die derzeit bestehende Verkehrsfläche. Durch den Verkauf von Teilen der bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen an den Vorhabenträger werden einseitig Investoreninteressen bedient und das Interesse des Allgemeinwohls in den Belangen nach einer positiven Stadt-/Verkehrsentwicklung zurückgestellt.
- Die Größe der festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche ist zur Sicherung der verkehrlichen Erfordernisse im Bereich der Buswendeanlage nicht ausreichend.

Die angestrebten städtischen Entwicklungsziele (Optimierung der Verknüpfung Bus/Schiene, Komfortverbesserung P+R und Fahrradparken) sind somit nicht umsetzbar und stellen eine deutliche Verschlechterung zum provisorischen Ist-Zustand dar.

- Die zur Verfügung stehenden Flächen lassen keine Erweiterungsmöglichkeit des Angebotes Schiene/Bus auf weitere Buslinien zu.

Darüber hinaus sind die Grundannahmen der Planungen (Abmessung und Frequentierung der Buswendeanlage) falsch.

Zukünftig ist im Haltestellenbereich nur Platz für insgesamt 2 Busse vorgesehen (1xAbfahrt, 1xAnkunft), bereits heute befinden sich 3 Busse gleichzeitig im Haltestellenbereich. Die Buslinien müssten zukünftig immer gleichmäßig und abwechselnd ankommen/abfahren, Verspätungen z. B. durch hohes Verkehrsaufkommen, Schienen-Ersatz-Verkehr, Unwetter etc., wodurch auch mehr als zwei Busse gleichzeitig dort stehen könnten, sind nicht berücksichtigt.

Die Buswendeanlage ist eine Endhaltestelle, in den Planungen fehlen Stellflächen für die Ruhezeiten der Fahrer/-innen. Es fehlen Aussagen zum zukünftigen Standort der WC-Anlage für die Busfahrer/-innen.

Es wird angeregt, zur Sicherung der erforderlichen Verkehrsabläufe im Bereich der geplanten Buswendeanlage die Verkehrsflächen unter Reduzierung des Vorhabengrundstücks zu vergrößern. Die bereits durchgeführten Grundstücksverkäufe an den Vorhabenträger sind rückabzuwickeln und in der neu zu treffenden Abgrenzung erneut vorzunehmen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen im Umfeld des Bahnhofs sind in weiten Teilen aus den Festsetzungen des bestehenden Planungsrechts des Bebauungsplans Nr. 424 begründet. Dieser sah die Entwicklung von zwei separaten Kerngebietsbaublöcken im Bereich des jetzigen Vorhabengrundstücks vor, im Übergang zum Bahnhof war ein zentraler Bahnhofsvorplatz als öffentlicher Fußgängerbereich geplant. Eine Umsetzung der Entwicklungsziele war auch nach Jahren nicht absehbar, so dass eine Überprüfung und Anpassung der städtebaulich verkehrlichen Zielsetzungen zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung für den Standort erforderlich wurde. Die Zielsetzungen wurden von den Fachämtern der Verwaltung erarbeitet und sind im Strukturkonzept „Hiltrup-Bahnhofsbereich“ sowie im darauf aufbauenden Verkehrsinfrastrukturmaßnahmenkonzept niedergelegt. Das Strukturkonzept sieht als Entwicklungsziel für den Bahnhofsbereich vor allem die Verbesserung der ÖPNV-Umsteigefunktion mit der Errichtung einer Buswendeanlage sowie die Stärkung der Wegeachse Marktallee/Bahnhof vor. Die ehemalige Zweiteilung der Grundstücke nördlich der Bergiusstraße wurde zugunsten einer großen zusammenhängenden Fläche zur Ansiedlung von Einzelhandelseinrichtungen mit ergänzenden Büro-, Dienstleistungs- und Wohnnutzungen aufgehoben. Gegenüber dem ursprünglich geplanten Bahnhofsvorplatz als innerstädtischer Fußgängerplatzbereich ist mit der Zielsetzung ‚Buswendeanlage‘ eine deutliche Reduzierung der Flächenbedarfe und damit Reduzierung der öffentlichen Verkehrsfläche auch gegenüber der derzeitigen Bestandssituation verbunden.

Mit Beschluss des Strukturkonzepts „Hiltrup-Bahnhofsbereich“ vom 19.10.2011 durch den Hauptausschuss der Stadt Münster wurde das Konzept den nachfolgenden Planungen zugrunde gelegt. So wurde das Strukturkonzept – und damit die Flächenvorgaben und -zuordnungen öffentlicher und privater Flächen – Grundlage des städtebaulichen Wettbewerbes für das Vorhabengrundstück im Jahr 2012. Der Wettbewerb wurde im Mai 2012 beschieden, die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses in die verbindliche Bauleitplanung wurde mit Aufstellungsbeschluss des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 Hiltrup – Glasuritstraße / Osttor / Bergiusstraße vom Rat der Stadt Münster am 06.05.2015 einstimmig eingeleitet. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 543 entspricht den

Vorgaben des Strukturkonzepts „Hiltrup-Bahnhofsbereich“ und dem Verkehrsinfrastrukturmaßnahmenplan der Stadt Münster. Entgegen der Einwendung folgt die Zonierung und Flächenabgrenzung der öffentlichen Verkehrsflächen damit nicht einseitigen Investoreninteressen, sondern ist Ergebnis eines mehrstufigen Planungsprozesses in den von der Stadt Münster erarbeiteten und beschlossenen Zielsetzungen. Dem entgegen ist die angeregte Vergrößerung der öffentlichen Verkehrsflächen bei gleichzeitiger Reduzierung des Vorhabengrundstücks inhaltlich nicht begründet und funktional nicht erforderlich. Eine Rückabwicklung oder Neuformulierung der liegenschaftlichen Aufteilungen ist daher nicht erforderlich.

Die funktionalen Erfordernisse und verkehrsbetrieblichen Abläufe im Zusammenhang mit den Flächenbedarfen der Buswendeanlage sowie die Anzahl und Ausgestaltung der Bushaltespositionen und Taktung mit den Buslinienplänen wurden durch die Stadt Münster in Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben (Stadtwerke Münster GmbH) erarbeitet. Eine Erhöhung der Zahl der Buslinien, die den Bahnhof anfahren, ist nicht geplant. Die Buswende ist so dimensioniert, dass zwei Busse gleichzeitig die Anlage nutzen können. Innerhalb der getroffenen Festsetzung zur Abgrenzung der öffentlichen Verkehrsfläche ist die Abwicklung der Busverkehre in den verkehrlichen Zielsetzungen uneingeschränkt gewährleistet.

Beschlussvorschlag:

Der Kritik an Abgrenzung und Größe der festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche im Bereich der geplanten Buswendeanlage wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.3).

Der Anregung, im Bereich der geplanten Buswendeanlage die Verkehrsflächen unter Reduzierung des Vorhabengrundstücks zu vergrößern und die bereits durchgeführten Grundstücksverkäufe an den Vorhabenträger rückabzuwickeln und in der neu zu treffenden Abgrenzung erneut vorzunehmen, wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.4).

2.3 Stellungnahmen zum Themenkomplex Qualität und Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen

Bei der Planung werden eine fehlende Aufwertung des Bahnhofsbereichs und einseitige Nutzungsbelegungen kritisiert:

- Der Bahnhofsbereich wird zukünftig ausschließlich durch den Lebensmittelmarkt, Ladenlokal- und Büroflächen sowie durch die im Bahnhof befindliche Gastronomie beherrscht. Aufenthaltsflächen ohne Konsumzwang gibt es nicht. Durch die reine Konsumnutzung besteht die Gefahr einer Gentrifizierung.
- Die Planung orientiert sich nicht an den örtlichen und historischen Gegebenheiten und geht mit einer Vernichtung prägender Bestandsstrukturen einher.
- Es fehlen Standorte zur Entsorgung von Altglas.

Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten werden folgende Anregungen vorgetragen:

- Die öffentlich nutzbaren Flächen sind zu vergrößern zugunsten von Flächen zum Verweilen und Flanieren (Bänke, Wartebereiche für Bahn- und Buskunden).
- Das historische Kopfsteinpflaster sollte bei der Umgestaltung des Bahnhofsbereichs Verwendung finden.
- Es sollten legale Sprühflächen für Sprayer zur Verfügung gestellt werden.
- Die Altglasentsorgung im Plangebiet ist sicherzustellen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Nachdem die ursprünglichen Entwicklungsziele des Bebauungsplans Nr. 424 mit der Errichtung unterschiedlicher Kerngebietsbaublöcke und einem verkehrsberuhigten Bahnhofsvorplatz als zentraler Fußgänger- und Aufenthaltsbereich nicht realisiert werden konnten (siehe auch Punkt 2.1), wurde mit Beschluss des Strukturkonzepts „Hiltrup-Bahnhofsbereich“ als neues Entwicklungsziel für den Vorhabenstandort die Ansiedlung großflächigen Einzelhandels mit einer Verkaufsfläche von max. 2.900 m² und ergänzenden Büro-, Dienstleistungs- und Wohnnutzungen und im Vorfeld des Bahnhofs die Errichtung einer Buswendeanlage beschlossen. Über eine Wegeachse über das Vorhabengrundstück ist die Marktallee mit dem Bahnhofsbereich zu verbinden. Die Ansiedlung großflächigen Einzelhandels geht zurück auf die Zielsetzungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster zur langfristigen Sicherung der Versorgungsstrukturen im Stadtquartier (siehe auch Punkt 2.8), die Belegung der öffentlichen Flächen ist aus den verkehrlichen und stadtstrukturellen Erfordernissen abgeleitet. Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 wurden die Entwicklungsziele in die verbindliche Bauleitplanung übertragen, mit den festgesetzten Nutzungen und den daraus resultierenden Flächenanteilen entsprechen die Festsetzungen des Bebauungsplans den Vorgaben des Strukturkonzepts „Hiltrup-Bahnhofsbereich“.

Prioritäres Entwicklungsziel für das Plangebiet ist die Errichtung von Einzelhandelsnutzungen mit ergänzenden Büro- Dienstleistungs- und Wohnnutzungen sowie die Errichtung einer Buswendeanlage im Vorfeld des Bahnhofs und nicht die Ausweisung von „konsumfreien“ Aufenthaltsflächen. Innerhalb der Vorgaben des Strukturkonzepts sind neben den Nutzungen auch die Flächenbedarfe definiert und räumlich abgegrenzt, eine Aufweitung der öffentlich nutzbaren Flächen würde den beschlossenen Entwicklungszielen und den konkreten Nutzungserfordernissen entgegenstehen (siehe auch Punkt 2.2). Der Vortrag einer Gentrifizierung im Sinne eines sozioökonomischen Strukturwandels mit Verdrängung ärmerer und Zuzug wohlhabenderer Bevölkerungsgruppen ist vor dem Hintergrund der geplanten Entwicklungsziele unbegründet. Mit Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 wird vielmehr eine derzeit brachliegende innerörtliche Fläche innerhalb formulierter und beschlossener Entwicklungsziele revitalisiert und somit eine Gesamtaufwertung des Stadtquartiers erwirkt.

Die örtlich historischen Gegebenheiten waren durch kleinteilige Strukturen innerhalb enggefasster Parzellen geprägt. Mit dem Entwicklungsziel großflächiger Einzelhandelsnutzungen mit rund 2.900 m² Verkaufsfläche sind Flächenbedarfe verbunden, die in den kleinteiligen Strukturen nicht umgesetzt werden können. Eine Aufnahme der örtlich historischen Gegebenheiten ist somit nicht möglich.

Die Festlegung von Oberflächengestaltungen (wie z. B. das historische Kopfsteinpflaster), Bankstandorten, Standorten für die Altglasentsorgung oder legale Sprühflächen für Sprayer ist nicht Gegenstand planungsrechtlicher Festsetzungen, sondern wird in den weiteren Planungsprozessen (Baugenehmigung/Ausbauplanung) getroffen.

Beschlussvorschlag:

Der Kritik an einer fehlenden Aufwertung des Bahnhofsbereichs und an einseitigen Nutzungsbelegungen wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.5)

Der Anregung, die öffentlich nutzbaren Flächen zugunsten von Flächen zum Verweilen und Flanieren zu vergrößern, wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.6).

Zu den Belangen der noch ausstehenden Detailplanung (Kopfsteinpflaster, Bankstandorte, Standorte für Altglasentsorgung, legale Sprühflächen) erübrigt sich ein Beschlussvorschlag.

2.4 Stellungnahmen zum Themenkomplex Baumerhalt im Bereich öffentlicher Verkehrsflächen

Mit Errichtung der Buswendeanlage wird die Fällung der bestehenden Lindenreihe vor dem Bahnhofsgebäude sowie die Fällung einer 100-jährigen Kastanie kritisiert:

- Entgegen dem zentralen Entwicklungsziel zum Erhalt der Bäume setzt die Planung wissentlich die Fällung der Baumreihe voraus. Durch die Reduzierung der Verkehrsfläche des Bahnhofsvorplatzes steht für den Erhalt der alten Bäume keine ausreichende Vegetationsfläche zur Verfügung.

In der Bürgerinformation am 02.07.2013 wurde eine Variante mit Erhalt der Bäume vorgestellt. Die Variante sollte erneut geprüft und den Bürger/-innen und den politischen Gremien mit Verweis auf die Eingaben wieder vorgestellt werden. In dem Zusammenhang wird auf den einstimmigen Beschluss des ASSVW mit dem Prüfauftrag an die Verwaltung zum Erhalt der Bäume verwiesen. Die Prüfergebnisse sind vorzutragen.

- Die Fällung der Lindenreihe bedeutet die Zerstörung eines historischen Ensembles bestehend aus dem denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude und der davorstehenden Baumreihe. Darüber hinaus sind mit Wegfall der Bäume negative Effekte auf die Außengastronomie des Gastronomiebetriebs im Kulturbahnhof Hiltrup verbunden.
- Die Stellungnahme der Unteren Immissions-, Bodenschutz- und Landschaftsbehörde aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden mit Verweis auf eine gutachterliche Stellungnahme aus dem Jahr 2013 entspricht nicht der gebotenen Sorgfalt im Umgang mit Natur- und Kulturgut der Allgemeinheit.

Entgegen der gutachterlichen Stellungnahme ist die Lindenreihe in ihrem Zustand nicht akut gefährdet, die Fällung widerspricht somit dem Auftrag der Daseinsvorsorge und Nachhaltigkeit. Nicht die vorgetragenen Standortbedingungen, sondern die mangelnde Baumpflege haben einen nachteiligen Einfluss auf die Vitalität der Bäume. Die Stellungnahme des Amtes 67 erscheint fragwürdig.

- Die Alternativplanung mit Erhalt der Bäume sowie die gutachterliche Stellungnahme zum Zustand der Bäume waren nicht Bestandteil der Offenlageunterlagen, in der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 wurde jedoch auf die Inhalte verwiesen. Hier könnte ein planungsrechtlicher Formfehler vorliegen.
- Es wird bemängelt, dass die Anpflanzung von Bäumen im Bereich der Buswendeanlage im Umweltbericht als gleichwertig zur vorhandenen Baumreihe bewertet wird.

Zum Erhalt der Baumreihe ist eine flächenmäßig reduzierte Buswendeanlage zu realisieren, die die funktionalen Belange zur Abwicklung der Verkehre sicherstellt, jedoch ohne Eingriffe in das Erdreich auskommt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Es wird nicht verkannt, dass die Lindenreihe im Vorfeld des Bahnhofsgebäudes Hiltrup und ihre Fortführung nach Norden ortsbildprägend ist (siehe auch Kapitel 8.4.6 der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543). Vor dem benannten Hintergrund sind die Bäume (hier: die Bäume nördlich des Bahnhofsgebäudes) im bestehenden Bebauungsplan Nr. 424 als zu erhalten festgesetzt. Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 wird die Erhaltungsfestsetzung nicht übernommen, da absehbar ist, dass die Bäume aufgrund der tiefbautechnischen Erfordernisse zur Errichtung der Buswendeanlage und damit einhergehenden

Eingriffen in den Wurzelbereich der Bäume nicht erhalten werden können. Ein Erhalt der Bäume mit den damit verbundenen Pflanz- und Grünstreifen würde darüber hinaus die erforderliche freie Zugänglichkeit der Buswendeanlage versperren und die barrierefreie Ausgestaltung der Haltepositionen einschränken.

Da der Bebauungsplan keine Festsetzungen zum Erhalt/Nichterhalt trifft und die Ausgestaltung der Buswendeanlage nur nachrichtlich im Bebauungsplan dargestellt ist, sind Lösungen ohne oder alternativ mit Erhalt der Bäume grundsätzlich möglich und werden im Rahmen der Ausbauplanung festgelegt. Dazu wurde eine fachgutachterliche Bewertung zum Zustand der Bäume eingeholt (M. Rensing, 2013). Die Bewertung ist Grundlage der zitierten Stellungnahme des Fachamtes 67 im Zusammenhang mit der frühzeitigen Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543. Die gutachterliche Stellungnahme zum Zustand der Bäume sowie etwaige Alternativlösungen zur Ausgestaltung der Buswendeanlage sind nicht bebauungsplanrelevant und mussten somit auch nicht zum Bestandteil der Offenlage des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 gemacht werden, formale Fehler im Planverfahren sind daraus nicht abzuleiten. Die Abwägung und Entscheidung zum Erhalt/Nichterhalt der Bäume ist über die nachfolgenden Baubeschlüsse im Zusammenhang mit den Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen herbeizuführen. Im Zuge der Beratungen zu den Baubeschlüssen werden alle Erkenntnisse und Prüfungen im Zusammenhang mit den Bäumen bei den Baubeschlussfassungen berücksichtigt.

Unabhängig vom Erhalt der Linden werden Neuanpflanzungen im Bereich der geplanten Buswendeanlage vorgenommen, die Pflanzungen sind über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 planungsrechtlich gesichert. Die Bäume im Vorfeld des Bahnhofsgebäudes liegen fast ausschließlich außerhalb des Geltungsbereiches des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 und sind von den geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen nicht betroffen. Einwirkungen auf die in diesem Bereich befindliche Außengastronomie, wie sie die Einwender vortragen, sind somit nicht zu erwarten.

Die benannte Kastanie steht im nordöstlichen Planbereich zur bestehenden Wendeanlage der Bergiusstraße innerhalb festgesetzter überbaubarer Grundstücksflächen sowohl des geltenden als auch des zukünftigen Planungsrechts. Eine Erhaltungsfestsetzung ist im bestehenden Planungsrecht des Bebauungsplans Nr. 424 nicht getroffen, der Baum ist bereits gemäß dem geltenden Recht überplanbar. Ein Erhalt der Kastanie war sowohl bei den damaligen als auch zukünftigen städtebaulichen Entwicklungszielen nicht möglich.

Für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 wurde eine naturschutzrechtliche Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung durchgeführt. Die Bilanzierung erfolgte entsprechend den gesetzlichen Vorgaben. Die Bewertung bestehender Bäume ist in dem Bewertungssystem eindeutig geregelt und wurde entsprechend diesen Vorgaben auch vorgenommen.

Beschlussvorschlag:

Der Kritik an der mit der Errichtung der Buswendeanlage verbundenen Fällung von Bäumen, einer mangelnden Alternativen-Prüfung und dem Umgang der Verwaltung mit den diesbezüglichen gutachterlichen Stellungnahmen wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.7).

Der Anregung, zum Erhalt der Baumreihe eine flächenmäßig reduzierte Buswendeanlage zu realisieren, die die funktionalen Belange zur Abwicklung der Verkehre sicherstellt, jedoch ohne Eingriffe in das Erdreich auskommt, wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.8).

2.5 Stellungnahmen zum Themenkomplex Qualität der Wegeverbindungen

Die Ausgestaltung und Qualität der geplanten Wegeverbindungen („Passarelle“, Fuß- und Radweg nördlich des Vorhabengebäudes) zwischen Marktallee und Bahnhof wird kritisiert:

- Die „Passarelle“ stellt lediglich eine Wegeverbindung zwischen Marktallee und dem Bahnhof (Gleis 1) / der Fahrradabstellanlage her, die übrigen Bereiche sind von der Wegeachse ausgenommen.
- In ihrer Ausgestaltung stellt die „Passarelle“ keine attraktive Wegeverbindung zum Bahnhof dar sondern ist lediglich ein typischer Vorplatz vor einem Supermarkt.
- Durch den Rückbau der bislang öffentlichen Straße (Marktallee) in einen nur 3 m breiten Geh- und Zwei-Richtungs-Radweg entfällt die bisher freie Sichtachse zwischen Marktallee und Bahnhof.
- Die Wegeverbindung nördlich des Vorhabengebäudes ist über den optischen „Schlaucheffekt“ entlang einer 100 m langen, gemauerten Gebäudefront sowie der Anordnung der Anlieferzone auf der Gebäudeostseite unattraktiv und insbesondere zur Nachtzeit ein „Angstraum“. Um diesen Eindruck nicht zu visualisieren wurde im V+E-Plan bewusst auf die Darstellungen der Nord- und Ostfassade des Vorhabengebäudes verzichtet.

Stellungnahme der Verwaltung:

Lage und Ausrichtung der Wegeachsen zwischen Marktallee im Westen und Bahnhof im Osten sind aus der Örtlichkeit entwickelt und über das Strukturkonzept „Hiltrup-Bahnhofsbereich“ vorgegeben. Die weitergehende städtebaulich architektonische Konkretisierung der Vorgaben ist durch den städtebaulichen Wettbewerb erfolgt, im Ergebnis wurde das vorliegende Planvorhaben als städtebaulich architektonisch beste Lösung zur Umsetzung vorgeschlagen. Das Konzept entspricht den Zielsetzungen des Strukturkonzepts und dem Verkehrsinfrastrukturmaßnahmenkonzept der Stadt Münster.

Mit einer Breite von 6,00 m ist die „Passarelle“ deutlich breiter als ansonsten übliche Gehwegeflächen entlang wichtiger, selbst innerstädtischer Hauptwegeachsen und bietet ausreichend Raum für die unterschiedlichen Nutzungsanforderungen. Über die begleitende Heckenpflanzung wird eine zusätzlich Aufwertung und Attraktivierung der Wegeachse erwirkt. Die Breite der „Passarelle“ sowie die Heckenpflanzung sind über Festsetzungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 gesichert.

Die Reduzierung der Breite der Marktallee im nördlichen Planbereich ist dem Umstand geschuldet, dass der Teil der Straße für Fahrverkehre nicht mehr zur Verfügung stehen soll und zukünftig nur noch Fußgängern und Radfahrern vorbehalten ist. Ein Verstellen wichtiger Sichtachsen ist damit nicht verbunden. Die derzeitige ‚freie Sicht‘ ist alleinig dem Umstand des noch brachliegenden Grundstücks geschuldet und wäre auch bei einer Umsetzung der Planinhalte gemäß dem bestehenden Planungsrecht des Bebauungsplans Nr. 424 in der vorgetragenen Form nicht gegeben. Insgesamt werden mit Umsetzung der Vorhabenplanung die Sichtbezüge im Planbereich gegenüber dem geltenden Planungsrecht sogar verbessert, da erstmalig über die Stellung und Ausgestaltung der Vorhabengebäude zur Passarelle eine räumlich ablesbare Wege- und Sichtachse zwischen der Marktallee im Westen und dem Bahnhof Hiltrup im Osten aufgebaut wird.

Die nördliche Wegeverbindung dient der schnellen und direkten Verbindung insbesondere für Radfahrer vom/zum Bahnhof abseits und ohne Störeffekte auf die Hauptwegeachse der „Passarelle“. Mit einer parallel zum Weg verlaufenden 1,50 m breiten Pflanzfläche wird sowohl die Gebäudefassade als auch die Wegeachse

grünräumlich aufgewertet. Die Pflanzfläche ist im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 über Festsetzungen gesichert. Nördlich des Wegs ist mit der abfallenden Böschung zu der im Verlauf tiefer liegenden Radwegerampe ein negativer „Schlaucheffekt“ nicht zu erwarten, die Böschung ist zusätzlich bepflanzt. Darüber hinaus wird in der Betonung des Gebäudes im nordwestlichen Anschluss zur Glasuritstraße das Erdgeschoss großzügig in den Wegebereich geöffnet, im weiteren östlichen Verlauf gliedern besondere Fassadenelemente bzw. Fensterbänder die Fassade. Über die Anordnung des Treppenhauses der im Hauptgebäude des Vorhabens liegenden Wohnungen zum Weg ist eine zusätzliche Frequentierung dieses Bereichs und damit eine soziale Kontrolle gegeben. Entgegen den Befürchtungen des Eingegers ist die Entstehung eines ‚Angstraums‘ nicht zu erwarten.

Gemäß § 12 Abs. 3 BauGB ist bei einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan neben dem Bebauungsplan und dem Durchführungsvertrag der Vorhaben- und Erschließungsplan (V+E-Plan) Bestandteil der Satzung. In dem V+E-Plan ist das geplante Vorhaben hinreichend abzubilden, konkrete Vorgaben hinsichtlich der erforderlichen Darstellungen werden nicht getroffen. Mit dem Anlageblatt mit Lageplan, und Nutzungsverteilung im Erdgeschoss, Schnitte/Ansichten und einer Animation entspricht der vorliegende V+E-Plan den gesetzlichen Vorgaben.

Beschlussvorschlag:

Der Kritik an der Ausgestaltung und Qualität der geplanten Wegeverbindungen („Passarelle“, Fuß- und Radweg nördlich des Vorhabengebäudes) zwischen Marktallee und Bahnhof wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.9).

2.6 Stellungnahmen zum Themenkomplex Öffentliche Stellplätze

Mit der Umsetzung der Planung ist eine Verschlechterung der aktuellen Situation der öffentlichen Stellplätze verbunden. Die Planungen werden aus folgenden Gründen kritisiert:

- Mit der Planung werden keine zusätzlichen öffentlichen Stellplätze im Bahnhofsbereich geschaffen. Zur Verbesserung des Parkangebots, insbesondere für Pendler/-innen, ist der Anteil der öffentlichen Parkplätze zu erhöhen.

Gemäß „Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen“ stehen im Bahnhofsquartier künftig insgesamt 80 öffentliche Stellplätze zur Verfügung, dies entspricht lediglich der bereits derzeitigen Anzahl an Stellplätzen – inklusive der gegenwärtig „ungeordnet“ geparkten Fahrzeuge. Die 23 neuen Stellplätze innerhalb der geplanten Buswendeanlage entsprechen der Anzahl, wie sie bereits heute an derselben Stelle vorzufinden sind.

- Die Planungen zur Verbesserung der Stellplatzsituation sind nicht konkret und daher nicht verlässlich.
- Die geplante Errichtung der Parkpalette mit 90 Stellplätzen ist zwischenzeitlich nicht mehr vorgesehen. Die Vergrößerung des bestehenden Parkplatzes auf die derzeitige Skateranlage (südlich vom ehemaligen Empfangsgebäude der Bahn) ist lediglich eine unverbindliche Ankündigung. Mit der Errichtung der Stellplätze ist ein Rückbau der Skateranlage erforderlich. Die wegfallende Skateranlage ist an anderer zentraler Stelle neu zu errichten.
- Mit Umsetzung der Planung ist ein Wegfall der öffentlichen Stellplätze im Bereich des Parkstreifens an der Verlängerung der Marktallee bis zum Bahnhofsvorplatz verbunden.
- Mit Umsetzung der Planung ist die Schaffung zusätzlicher Stellplätze aufgrund der begrenzten Fläche nicht mehr gegeben.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Parkraumkonzept für den Bahnhofsbereich Hiltrup ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bauleitplanverfahrens sondern Bestandteil des Verkehrsinfrastrukturmaßnahmenkonzepts. Belangen zum Parkraumkonzept mit einer Erweiterung des öffentlichen Stellplatzangebotes sind im Zusammenhang mit den Baubeschlüssen zur Umsetzung der Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zu prüfen und abzuwägen.

Die Zielaussagen über Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Stellplatzangebots im Bahnhofsbereich Hiltrup betreffen im Wesentlichen Flächen außerhalb des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543. Innerhalb des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 werden im Bereich der geplanten Buswendeanlage zukünftig rund 23 öffentliche Stellplätze zur Verfügung stehen. Außerhalb des Geltungsbereichs werden 15 Stellplätze über den Endausbau der Bergiusstraße als Ersatz für die wegfallenden Stellplätze in der Marktallee und ca. 54 öffentliche P+R-Stellplätze über den Ausbau und die Erweiterung des bestehenden P+R-Parkplatzes südlich des Bahnhofsgebäudes geschaffen. Mit einer Gesamtanzahl von rund 92 Stellplätzen ist damit gegenüber dem Bestand eine geringfügige Verbesserung des Stellplatzangebots gegeben.

Richtig ist, dass die im Verkehrsinfrastrukturmaßnahmenplan ursprünglich geplante Parkpalette südlich des ehemaligen Empfangsgebäudes der Bahn mit dem Beschluss des ASSVW vom 19.05.2015 nicht mehr Gegenstand des Maßnahmenplans ist. Stattdessen wurde der Ausbau des in diesem Bereich liegenden P+R-Parkplatzes und seine Erweiterung nach Süden in Richtung der bestehenden Skateranlage beschlossen. Die Skateranlage ist in diesem Zusammenhang zurückzubauen und soll gemäß der Vorstellung in der Bezirksvertretung und dem Beschluss im ASSVW an eine andere Stelle verlagert werden. Zur weitergehenden Optimierung der Parkplatzsituation werden aktuell Standortalternativen für mögliche zusätzliche Parkflächen im Umfeld des Bahnhofsbereichs geprüft.

Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze für die geplanten Vorhabennutzungen werden entsprechend den Vorgaben der Landesbauordnung / der Stadt Münster vollständig auf dem privaten Vorhabengrundstück realisiert, ein Stellplatzdruck auf angrenzende öffentliche Stellplätze über das Planvorhaben ist somit nicht zu erwarten.

Beschlussvorschlag:

Soweit die Anregungen das Parkraumkonzept für den Bahnhofsbereich Hiltrup außerhalb des Bebauungsplanverfahrens betreffen, erübrigt sich eine Beschlussfassung.

Der Stellungnahme, mit der Umsetzung der Planung sei eine Verschlechterung der aktuellen Situation der öffentlichen Stellplätze verbunden, wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.10).

2.7 Stellungnahmen zum Themenkomplex Lärmimmission / Luftschadstoffe

Die geplante Anfahrt des Vorhabenbereichs von der Glasuritstraße über die Max-Winkelmann-Straße sowie die Anzahl der Kundenparkplätze werden über die damit einhergehenden Lärmemissionen und Emissionen aus Luftschadstoffen kritisiert:

- Über die Verkehrsführung zur Erschließung des Planbereichs in den prognostizierten Pkw- und insbesondere Busverkehren (4.500 Pkw/Tag und 150 Busbewegungen) werden die besonders schützenswerten Nutzungen in der Max-Winkelmann-Straße (Kindergarten sowie die Wohngebäude mit zur Max-

Winkelmann-Straße ausgerichteteten Balkonen) unnötig mit deutlich höheren Lärmimmissionen belastet.

- Mit den ausgewiesenen 176 neuen Stellplätzen für die geplanten Vorhabennutzungen und den damit verbundenen 2.500 zusätzlichen Kfz-Fahrten sind Lärm- und Luftschadstoffbelastungen auf die angrenzenden Nutzungen und die Bewohner, Fußgänger und Radfahrer verbunden.
- Die Verkehrsuntersuchung und damit die Bewertung der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen sind nicht vollständig, unberücksichtigt sind der Gebäudekomplex mit 36 Wohneinheiten der Neubebauung Glasuritstraße / Max-Winkelmann-Straße / Bergiusstraße sowie die Stellplätze im öffentlichen Bereich.

Um die Lärm- und Luftschadstoffbelastungen im Bereich der Max-Winkelmann-Straße nicht zusätzlich zu erhöhen, wird angeregt, den Vorhabenbereich über die Bergiusstraße zu erschließen. Gleichzeitig sollte die Anzahl der Parkplätze am Einkaufszentrum reduziert werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Ermittlung und Bewertung der zukünftigen Verkehrsbelastungen im relevanten Untersuchungsraum erfolgte über die „Verkehrsuntersuchung Bahnhofsquartier Hiltrup“ der Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung mit Stand Juni 2013. Aufbauend auf dem Verkehrsmodell der Stadt Münster wurde als Prognosejahr das Jahr 2025 in Ansatz gebracht. Die verkehrlichen Grundlagendaten zum Planvorhaben selbst wurden über die Untersuchung der Ingenieurgesellschaft mbH Münster zur „Erschließung von Vorhaben im Bereich des Bebauungsplans Nr. 543 in Münster-Hiltrup, Ermittlung von verkehrlichen Grundlagendaten für lärmtechnische Berechnung“ mit Stand November 2013 ermittelt. Insgesamt zeigen die Untersuchungsergebnisse, dass die Verkehrsbelastungen im gesamten Untersuchungsgebiet zunehmen werden, wobei sowohl die Analyse- als auch die Prognosebelastungen vom vorhandenen Straßennetz verkehrstechnisch abgewickelt werden können.

In der Verkehrsuntersuchung der Stadt Münster von Juni 2013 sind die verkehrlichen Auswirkungen aller Entwicklungen und Maßnahmen (Hochbau- und Infrastrukturmaßnahmen) deren Realisierung bis 2025 als wahrscheinlich eingeschätzt werden, berücksichtigt, der Vortrag der Unvollständigkeit der Grundlagendaten ist nicht zutreffend. Die Gutachten sind für eine Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen und damit verbundenen Auswirkungen auf die Lärm- und Luftschadstoffsituation uneingeschränkt geeignet.

Die Auswirkungen der Entwicklungsziele auf die Lärmsituation wurden über den „Schalltechnischen Bericht Nr. LL8837.1/02 im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan VBP Nr. 543 und zum Bauvorhaben „Edeka-Markt Bahnhof Münster-Hiltrup der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand Juni 2014“ untersucht. Die Vorbelastungen aus Betriebs- und Verkehrslärm sind im Gutachten berücksichtigt. Untersucht wurden die Auswirkungen aus Betriebslärm (einschließlich der Lärmemissionen aus dem Kundenparkplatz als Bestandteil des Betriebslärms) auf die geplanten Nutzungen im Vorhabenbereich und auf die bestehenden angrenzenden Nutzungen sowie die Auswirkungen durch anlagenbedingte Mehrverkehre auf den öffentlichen Verkehrsflächen.

Durch den Gutachter wurden Lärminderungsmaßnahmen formuliert, die als planungsrechtliche Festsetzungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 (z. B. Festsetzungen von erforderlichen Bauschalldämmmaßen entsprechend den Lärmpegelbereichen nach DIN 4109 an den Fassaden der geplanten Nutzungen, Einhausung der Anlieferzone etc.) bzw. als Hinweise für das bauordnungsrechtliche

Genehmigungsverfahren zur Errichtung des Vorhabens (z. B. Begrenzung der Anlieferzeiten und der Nutzung des Kundenparkplatzes auf den Tageszeitraum etc.) gesichert sind. In Anwendung der Maßnahmen werden an den relevanten Immissionspunkten innerhalb und außerhalb des Plangebiets die Immissionsrichtwerte der TA Lärm eingehalten bzw. unterschritten, unzulässige Einwirkungen aus Gewerbelärm auf die geplanten Vorhabennutzungen sowie auf die bestehenden Nutzungen in den angrenzenden Bereichen sind laut Gutachter nicht zu erwarten. Die von den Einwendern angeregte Reduzierung der Stellplätze im Vorhabenbereich ist zur Einhaltung der Lärmschutzrichtwerte nicht erforderlich. Anmerkung: Zum Zeitpunkt der gutachterlichen Bewertung waren noch 176 Stellplätze im Vorhabenbereich geplant. Zwischenzeitlich wurde zugunsten zusätzlicher Baumstandorte und großzügigerer Fahrgassen die Stellplatzanzahl auf insgesamt 154 Stellplätze reduziert (siehe auch Punkt 2.9).

Die Bewertung des anlagenbezogenen Mehrverkehrs auf den öffentlichen Straßen im Sinne der Nr. 7.4 der TA Lärm wurde für die Bergiusstraße und die Max-Winkelmann-Straße durchgeführt. Ab der Glasuritstraße bzw. auf der Marktallee/Osttor ist von einer Vermischung des planbedingten Verkehrs mit dem übrigen öffentlichen Verkehr auszugehen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass im Sinne der Nr. 7.4 der TA Lärm von keinen unzulässigen Verkehrslärmeinwirkungen durch den anlagenbezogenen Mehrverkehr auf den hiervon betroffenen Straßenabschnitten auszugehen ist, Anspruchsvoraussetzungen gemäß der 16. BImSchV auf passiven Schallschutz bestehen nicht.

Die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Luftschadstoffsituation wurden im Rahmen des Umweltberichts untersucht. Gemäß eines Grobscreenings des Umweltamts der Stadt Münster ist eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft für Stickstoffdioxid (NO_2) im Jahresmittel und für Feinstaub (PM_{10}) mit einer maximal zulässigen Anzahl von 35 Tagen pro Jahr mit Tagesmittelwerten $> 50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft für den Bereich nicht zu erwarten. Ein weitergehendes Feinscreening ist nicht erforderlich, unzulässige Belastungen aus Luftschadstoffimmissionen auf die angrenzenden Nutzungen sind mit Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 nicht zu erwarten.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass über die zusätzlichen Verkehre aus den geplanten Nutzungen auch eine Erhöhung der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen auf die bestehenden Nutzungen gegeben ist, unzulässige planbedingte Erhöhungen liegen jedoch nicht vor. Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass bereits über das bestehende Planungsrecht eine Steigerung der Verkehrs- und Luftschadstoffbelastungen gegenüber der derzeitigen Situation – mit dem Vorhabenbereich als ungenutzte Brachfläche – implementiert ist. Analog dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 erfolgt die Erschließung der Planbereiche – und damit die Belastungen aus den zusätzlichen Verkehren – auch im Bebauungsplan Nr. 424 von der Glasuritstraße über die Max-Winkelmann-Straße. Eine, über die bereits in der derzeit zulässigen Erschließung des Plangebiets hinausgehende zusätzlich relevante Mehrbelastung ist mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 nicht zu erwarten.

Unabhängig davon ist die Hauptanbindung des Plangebietes von der Glasuritstraße allein über die Bergiusstraße aufgrund der verkehrlichen Erfordernisse im Anschluss der Straßen an das übergeordnete Straßennetz nicht möglich (siehe Punkt 2.1).

Beschlussvorschlag:

Der Kritik an der Anbindung des Plangebiets mit der Hauptzufahrt von der Glasuritstraße über die Max-Winkelmann-Straße wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.1, siehe auch Punkt 2.1).

Der Anregung, den Vorhabenbereich über die Bergiusstraße zu erschließen, um die Lärm- und Luftschadstoffbelastungen im Bereich der Max-Winkelmann-Straße nicht zusätzlich zu erhöhen, wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.11).

Der Anregung, die Anzahl der Parkplätze am Einkaufszentrum zu reduzieren, wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.12).

2.8 Stellungnahmen zum Themenkomplex Einzelhandelsnutzungen

Die Gesamtverkaufsfläche des Lebensmittelmarktes von 1.900 m² wird als überdimensioniert kritisiert und es werden negative Wirkungseffekte auf bestehende Einzelhandelsstrukturen befürchtet:

- Die Kaufkraftpotentiale werden auf das neue Zentrum im Bahnhofsbereich konzentriert und es werden erhebliche Nachfragepotentiale der Marktallee entzogen. Insgesamt ist mit Ansiedlung der geplanten Einzelhandelsnutzungen eine Schwächung des Standortes Marktallee verbunden.

Es wird angeregt

- die Verkaufsfläche auf ein angemessenes und wirtschaftlich verträgliches Maß – insbesondere im Hinblick auf die begrenzte Fläche, die auf dem Bahnhofsbereich zur Verfügung steht – zu reduzieren und eine erneute Prüfung der vorhabenbedingten Auswirkungen (bei reduzierter Verkaufsfläche) auf die Einzelhandelsentwicklung an der Marktallee vorzunehmen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster ist der Standort als Zentraler Versorgungsbereich – Stadtbereichszentrum (B 9) mit siedlungsbereichs- bzw. stadtteilübergreifender Versorgungsfunktion ausgewiesen. Darauf aufbauend wurden im Strukturkonzept „Hiltrup-Bahnhofsbereich“ weitergehende Vorgaben zur Verkaufsflächengröße zukünftiger Einzelhandelsnutzungen getroffen und ist als Zielsetzung innerhalb einer städtebaulichen Gesamtverträglichkeit eine Gesamtverkaufsfläche für den Vorhabenbereich von bis zu 2.900 m² benannt. Mit den im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 festgesetzten Verkaufsflächen (1.900 m² VK für den Lebensmittelmarkt sowie insgesamt 1.000 m² VK für die zusätzlich zulässigen Fachmärkte/Ladenlokale) wird diesen Vorgaben uneingeschränkt entsprochen.

Die städtebaulichen Auswirkungen der geplanten Einzelhandelsnutzungen auf den bestehenden Einzelhandelsbesatz sowie auf andere zentrale Versorgungsbereiche wurden über die „Potenzialanalyse für weitere Einzelhandelsbausteine im Zentrum Münster-Hiltrup (Stufe 1) und die Städtebauliche Wirkungsanalyse geplanter Einzelhandelsansiedlungen im zentralen Versorgungsbereich Münster-Hiltrup (Stufe 2)“, Junker und Kruse, August 2011 und die „Untersuchung zu Einzelhandelsbausteinen im Stadtbereichszentrum Münster-Hiltrup, Ergänzende Stellungnahme zum Untersuchungsbaustein Drogeriewaren“, Junker und Kruse, März 2012 gutachterlich untersucht. Auf Basis der Kennziffern zur Kaufkraft (Kaufkraftbindung/Kaufkraftzuflüsse), zum einzelhandelsrelevanten Nachfragevolumen und zur Einzelhandelszentralität wurde das Vorhaben 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 Versorgung im Versorgungsbereich selbst und die städtebauliche Funktionsfähigkeit der benachbarten Versorgungsbereiche) sowie landesplanerische Kriterien (Konzentrationsgebot, Integrationsgebot, Kongruenzgebot und Beeinträchtungsverbot) untersucht. Im Ergebnis wurde die städtebauliche Verträglichkeit der geplanten Einzelhandelsnutzungen in den geplanten Verkaufsflächengrößen bestätigt, zur

planungsrechtlichen Sicherung der Ergebnisse wurden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 neben der Festsetzung maximaler Verkaufsflächen auch sortimentsbezogene maximale Verkaufsflächenanteile festgesetzt.

Über die Festsetzungen sind negative städtebauliche Auswirkungen der geplanten Einzelhandelsnutzungen auf die bestehenden Einzelhandelseinrichtungen am Standort sowie in anderen zentralen Versorgungsbereichen nicht zu erwarten. Vielmehr wird den infrastrukturellen Erfordernissen zur Sicherung der Versorgungsbedarfe im Bereich des kurz-, mittel- und z. T. auch langfristigen Bedarfs am Standort entsprochen (EZK S. 41), eine Reduzierung der VK-Flächen würde diesen Erfordernissen entgegenstehen.

Die Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 erfolgt in Abstimmung auf die landesplanerischen Zielsetzungen gemäß den Zielen und Grundsätzen des rechtswirksamen ‚Sachlichen Teilplans großflächiger Einzelhandel‘ des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen LEP NRW. Mit Schreiben vom 07.06.2013 hat die Bezirksregierung Münster als Regionalplanungsbehörde anlässlich der Anfrage zur Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung gemäß § 34 LPlG vom 11.04.2013 die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den geltenden Zielen der Raumordnung bestätigt. Belange der Raumordnung und Landesplanung stehen dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 nicht entgegen.

Die vorgetragene Unverträglichkeit der geplanten Einzelhandelseinrichtungen auf die Bestandsstrukturen in der Marktallee ist nicht zutreffend, vielmehr ist mit Umsetzung des Planvorhabens die Revitalisierung einer innerstädtischen Brachfläche verbunden, in deren Folge eine Belebung des Stadtquartiers mit positiven Wirkungseffekten auch für die bestehenden Nutzungen auf der Marktallee zu erwarten ist.

Beschlussvorschlag:

Der Kritik an der Größe der geplanten Verkaufsfläche und der damit verbundenen Befürchtung negativer Wirkungseffekte auf bestehende Einzelhandelsstrukturen wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.13).

Der Anregung, die geplante Verkaufsfläche zu reduzieren und eine erneute Prüfung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Einzelhandelsentwicklung an der Marktallee vorzunehmen, wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.14).

2.9 Stellungnahmen zum Themenkomplex Grün- und Freiraumqualität im Vorhabenbereich

Die Grün- und Freiraumqualität im Vorhabenbereich wird kritisiert:

- Die geplante Anzahl der Baumpflanzungen auf dem Vorhabengrundstück ist nicht ausreichend und in Bezug auf die Größe der versiegelten Stellplatzfläche unverhältnismäßig.
- Die Maßnahmen zum naturschutzrechtlichen Ausgleich werden als nicht ausreichend erachtet. Die Grünflächen auf dem Vorhabengrundstück sind zu klein bemessen, die in Münster-Häger vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen stellen keinen angemessenen Ausgleich für die starke Verdichtung und das künftig hohe Verkehrsaufkommen dar.
- Durch den Vorhabenträger wurden 2012 ungenehmigte Baumfällungen von im Bebauungsplan Nr. 424 als erhaltenswert festgesetzten Bäumen durchgeführt.

Es wird angeregt, die Grünflächenanteile auf dem Vorhabengrundstück bei gleichzeitiger Reduzierung der Kundenstellplätze zu erhöhen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Größe und Ausgestaltung der Freiflächen im Vorhabenbereich ist aus dem geplanten Nutzungsprofil zur Errichtung von Einzelhandelsnutzungen mit ergänzenden Büro- Dienstleistungs- und Wohnnutzungen abgeleitet. Dabei sind neben der Sicherung einer grünräumlichen Gestaltqualität der Freibereiche auch die betrieblich funktionalen Erfordernisse am Standort sicherzustellen.

Mit den geplanten Vorhabennutzungen ist die Errichtung von insgesamt 154 Stellplätzen auf dem Vorhabengrundstück geplant, von denen 40 Stellplätze in einer Tiefgarage und 114 Stellplätze als offene ebenerdige Stellplätze für die Kunden und Mitarbeiter der Vorhabennutzungen realisiert werden. Die Anzahl der Stellplätze der Ergänzungsnutzungen richtet sich nach den bauordnungsrechtlichen Vorgaben, Anzahl und Abmessung der Stellplätze und Fahrgassen für die Einzelhandelsnutzungen sind zusätzlich aus der Betriebsgröße der Einrichtung und den damit verbundenen betrieblich funktionalen Erfordernissen vorgegeben. Anmerkung: Zum Stand der frühzeitigen Beteiligung waren noch 176 Stellplätze im Vorhabenbereich geplant. Zwischenzeitlich wurde zugunsten zusätzlicher Baumstandorte und großzügigerer Fahrgassen die Stellplatzanzahl auf insgesamt 154 Stellplätze reduziert (siehe auch Punkt 2.7).

Die Grünflächenanteile und Bepflanzungen sind aus den nutzungsspezifischen und stadträumlichen Erfordernissen zur Einbindung des Vorhabens in die angrenzende Stadtstruktur abgeleitet, wobei bereits die wesentlichen Aussagen im städtebaulich architektonischen Wettbewerb bewertet und als für den Standort angemessen bestätigt wurden. Anzahl der Bäume, Heckenpflanzungen und Größe/Bepflanzung der Grünflächen sind Ergebnis eines Abstimmungsprozesses zwischen dem Vorhabenträger und den Fachämtern der Stadt Münster in Abwägung betrieblicher und grünräumlicher Belange. In der Folge wurde auch die Begrünung der rund 2.700 m² großen Dachfläche des Hauptgebäudes im Vorhabenbereich festgelegt. Alle Anpflanzungsmaßnahmen sind über planungsrechtliche Festsetzungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 gesichert. Mit den Maßnahmen ist eine angemessene Ausgestaltung und Einpassung des Vorhabengrundstücks in den grünräumlichen Kontext der angrenzenden Stadtstrukturen sichergestellt. Die angeregte Reduzierung der Stellplatzflächen zugunsten größerer Grünflächenanteile würde den betrieblich funktionalen Erfordernissen entgegenstehen.

Mit Umsetzung der Entwicklungsziele ist ein Eingriff in Natur und Landschaft verbunden. Der Eingriff sowohl im Vorhabenbereich als auch im Bereich öffentlicher Verkehrsflächen (siehe Punkt 2.4) wurde über eine Eingriffs-/ Ausgleichsberechnung bilanziert und mit Pflanzgeboten (s.o.) als Ausgleichsmaßnahmen sowohl auf dem Vorhabengrundstück / auf öffentlichen Verkehrsflächen als auch über Maßnahmen auf externen Flächen ausgeglichen. Die Bilanzierung entspricht den gesetzlichen Vorgaben.

Die Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung erfolgt auf Grundlage des § 1 a BauGB unter Bewertung der Festsetzungen gemäß dem bestehenden Planungsrecht unabhängig, ob die Fällung erhaltenswerter Bäume bereits durchgeführt wurde oder erst im Rahmen der Umsetzung der Baumaßnahmen erfolgt. Die Fällung der Bäume hat somit keine Auswirkungen auf die Ergebnisse der Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung.

Beschlussvorschlag:

Der Kritik an der Grün- und Freiraumqualität im Vorhabenbereich wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.15).

Der Anregung, die Grünflächenanteile auf dem Vorhabengrundstück bei gleichzeitiger Reduzierung der Kundenstellplätze zu erhöhen, wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.16).

2.10 Stellungnahmen zum Themenkomplex Radfahrstellplätze im Vorhabenbereich

Anzahl und Anordnung der Fahrradabstellplätze im Bereich der „Passarelle“ werden kritisiert:

- Die im Bereich der Passarelle geplanten Fahrradabstellanlagen und die Außengastronomie führen zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern, ein ungehindertes „Flanieren“ ist in dem Nebeneinander der Nutzungen nicht möglich.
- Die Größe der Abstellflächen für Fahrräder mit Anhänger ist nicht ausreichend und steht im Widerspruch zur gesamtstädtischen Planung, dem Radverkehr in Münster künftig grundsätzlich mehr Raum zu geben.

Zur Vermeidung von Nutzungskonflikten sollte mehr Platz für Fahrradabstellflächen vorgesehen werden. Anmerkung: Von einem/einer Eingebener/-in wird dagegen der komplette Verzicht auf Fahrradabstellplätze im Bereich der Passarelle gefordert.

Stellungnahme der Verwaltung:

Anzahl und Umfang von Fahrradabstellanlagen werden über die Fahrradstellplatzsatzung der Stadt Münster vorgegeben und sind im bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren zur Errichtung der Vorhabengebäude nachzuweisen. Die Standorte für Fahrradabstellanlagen sind im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 daher nicht festgesetzt.

Im Vorhaben und Erschließungsplan sind Anzahl und Standorte für Fahrradabstellanlagen eingetragen und dokumentieren die Erfordernisse zur Berücksichtigung der Belange zum Fahrradverkehr. So werden Fahrradstellplätze sowohl im Bereich des Parkplatzes als auch im westlichen Grundstücksbereich zu den Hauptstraßen angeordnet, darüber hinaus berücksichtigen Fahrradabstellflächen entlang der Passarelle das Einkaufsverhalten von Radfahrern mit möglichst kurzen Wegen vom Abstellplatz zu den Geschäftseingängen. Das Nebeneinander unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer und Nutzungen (Fußgänger, Radfahrer und Außengastronomie) ist in geschützten Verkehrsbereichen analog der Passarelle eine gängige Regelung mit deutlich höheren Rücksichtnahmen als bei voneinander separierten Verkehrsführungen. Über die Breite der Passarelle von 6,00 m sind Behinderungen oder sogar Einschränkungen in der Verkehrssicherheit nicht zu erwarten (siehe auch Punkt 2.5). Darüber hinaus steht mit der Wegeverbindung nördlich des Vorhabengebäudes eine zusätzliche schnelle Anbindung für Radfahrer von der Marktallee zum Bahnhof zur Verfügung. Ein Verzicht auf Fahrradabstellplätze im Bereich der „Passarelle“ würde zu einer ungeordneten Parksituation mit ‚Wildem Parken‘ führen und die Verkehrssicherheit sogar eher einschränken.

Mit den dargestellten Fahrradabstellflächen ist dokumentiert, dass den Belangen zum Radverkehr am Standort angemessen begegnet werden kann. Im Rahmen der Bauantragsunterlagen wird seitens des Vorhabenträgers geprüft, im Bereich der geplanten Fahrradabstellanlagen auch Flächen für Fahrräder mit Anhängern anzubieten. Ein Widerspruch der Planung zu der gesamtstädtischen Planung zum Radverkehr ist nicht gegeben.

Beschlussvorschlag:

Der Kritik an Anzahl und Anordnung der Fahrradabstellplätze im Bereich der „Passarelle“ wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.17).

Der Anregung, zur Vermeidung von Nutzungskonflikten mehr Platz für Fahrradabstellflächen vorzusehen, wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.18).

Der Anregung, auf Fahrradabstellplätze im Bereich der „Passarelle“ komplett zu verzichten, wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.19).

2.11 Stellungnahmen zum Themenkomplex Vollständigkeit der Planunterlagen

Die Unterlagen als Bestandteil der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB werden als nicht vollständig kritisiert:

- Die zur Offenlegung bereitgestellten Unterlagen sind nicht vollständig, da die gemäß Vorlage Nr. V/0219/2015 am 19.05.2015 im ASSVW beschlossenen „Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen am Bahnhof Hiltrup“ nicht Bestandteil der Planunterlagen zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 sind.
- Die Darstellungen der Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 und in der Vorlage Nr. V/0219/2015 weichen in der Ausarbeitung von einander ab bzw. sind im Detail nicht erkennbar.
- Als rechtliche Grundlage für die Vorlage Nr. V/0219/2015 wird der bestehende Bebauungsplan Nr. 424 vorgetragen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Verkehrsinfrastrukturmaßnahmenkonzept für den Bereich Bahnhof Hiltrup ist nicht formaler Bestandteil des Planverfahrens des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 543, die Unterlagen waren somit auch nicht Bestandteil der öffentlichen Auslegung. Mit den zur Offenlage des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 beigebrachten Unterlagen wurde den gesetzlichen Vorgaben entsprochen.

Als informelles Planwerk war das Verkehrsinfrastrukturmaßnahmenkonzept als Grundlage für die nachfolgenden Baubeschlüsse gesondert zu beschließen, dies wurde mit Beschluss des ASSVW vom 19.05.2015 der Vorlage Nr. V/0219/2015 erwirkt. Die Inhalte des Verkehrsinfrastrukturmaßnahmenkonzepts sind, soweit sie den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 betreffen, mit in die Planzeichnung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes übernommen, die Darstellungen entsprechen den Inhalten des Verkehrsinfrastrukturmaßnahmenkonzepts.

Mit Rechtskraft des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 543 werden die im Bebauungsplan Nr. 424 für den Bereich getroffenen Festsetzungen aufgehoben, bis zur Rechtskraft des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 gilt der Bebauungsplan Nr. 424. Insofern ist es sachgerecht, dass sich die Vorlage Nr. V/0219/2015 auf den Bebauungsplan Nr. 424 bezieht.

Beschlussvorschlag:

Die Bedenken sind unbegründet.

Der Stellungnahme, die Unterlagen zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs seien nicht vollständig gewesen, wird nicht gefolgt (Beschlussvorschlag 1.1.20).