

Bebauungsplan Nr.: 629: Wolbeck - Hiltruper Straße / Neuer WLE-Haltepunkt "Wolbeck"

Zusammenfassung der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden gemäß § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB, aus der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB.

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

Vorbemerkung: Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB fand als gemeinsame Veranstaltung mit dem Amt für Mobilität und Tiefbau in Form einer Bürgeranhörung am 02.02.2023 von ca. 15 bis 18 Uhr statt. Veranstaltungsort war das Schulzentrum Wolbeck. Anwesend waren rd. 50 Bürgerinnen und Bürger. Nach kurzer Einleitung durch Herr Bensmann (Bezirksbürgermeister) wurde die Veranstaltung eröffnet. An mehreren Thementischen wurden jeweils die 5 verkehrstechnischen Entwürfe vom Amt für Mobilität und Tiefbau sowie die 2 technischen Bebauungspläne vom Stadtplanungsamt erläutert und diskutiert. An den jeweiligen Tischen wurden die Anregungen der Teilnehmenden aufgenommen. Diese sind im Folgenden zusammengefasst.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
1.1		Es wird sich erkundigt, ob eine Durchfahrt zur Straße Am Steintor nötig sei. Das Wenden der R32 am Kreisverkehr Hiltruper Straße solle umgesetzt werden.	Die Stadt Münster versucht die ideale Bus/Schienen Verknüpfung zu erreichen. Nicht nur das Wenden der Linie R32 ist wichtig, sondern auch die Möglichkeit für den Bus eine Pause einzulegen. Somit handelt es sich bei dem Haltepunkt um eine Endhaltestelle mit Warteposition und Toilettenhäuschen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
1.2		Es wird angeregt, die Leuchten so zu gestalten, dass diese nicht in den Garten leuchten! Gegebenenfalls solle die Beleuchtung durch Bewegungssensoren gesteuert werden (adaptiv).	Die Ausleuchtung und die Funktion der Leuchten werden in der weiteren Planungsphase der Ausbauplanung geprüft. Diese Planungen sind nicht Gegenstand des Bebauungsplans.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
1.3		Es werden Jugendliche hinter den Leezenboxen befürchtet und dadurch Vandalismus, Müll und Lärm. Hier muss die Stadt Münster genau beobachten wie sich das Umfeld entwickelt und gegebenenfalls nachsteuern.	Im Vergleich zu der heutigen dunklen Fläche, wird es zukünftig eine beleuchtete Fläche geben, die ständig mit Fahrgästen belegt wird. Somit entsteht eine automatische und soziale Kontrolle durch die Bürger.	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
1.4		Es wird angeregt, Unterflur-Glascontainer zu berücksichtigen.	Unterflurcontainer werden im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft. Diese Planungen sind nicht Gegenstand des Bebauungsplans.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
1.5		Es wird angeregt, die Straße weiter nördlich anzulegen um mehr Platz zum Jugendzentrum zu erreichen.	Die vorhandene Wallanlage mit dem vorhandenen Bunker und den Bäumen kann nicht problemlos überplant und überbaut werden. Die maximale Verschiebung wurde im Entwurf berücksichtigt.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
1.6		Es wird angeregt, Nebenanlagen und Querungsmöglichkeiten um das Jugendzentrum zu berücksichtigen.	In der weiteren Planung wird eine Verbreiterung der Nebenanlage zum Jugendzentrum geprüft. Diese Planungen sind nicht Gegenstand des Bebauungsplans.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
1.7		Es wird angeregt, die Personenüberführung sowie den Schülerverkehr zu berücksichtigen.	Der Bahnübergang wird signaltechnisch und mit Schranken gesichert. Das Betreten der Bahnanlage ist verboten.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
1.8		Es wird angeregt, die Nebenanlagen im weiteren Verlauf der Straße „Am Steintor“ Richtung Norden zu berücksichtigen.	Dies ist nicht Gegenstand der Planung im Zuge der WLE Reaktivierung, wird aber gegebenenfalls bei weiteren Maßnahmen im Ortskern Wolbeck berücksichtigt.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
1.9		Es wird angeregt, aus dem Baugebiet Petersdamm eine Fußverbindung zum Haltepunkt zu berücksichtigen.	Diese ist heute schon vorhanden und bleibt weiterhin bestehen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
1.10		Es wird sich erkundigt, ob die Haltestelle Juffernkamp erhalten bleibt.	Die Haltestelle Juffernkamp bleibt erhalten und wird voraussichtlich mit einer Taxibuslinie angefahren. Die Haltestelle Drostenhof und der neue Haltepunkt Wolbeck werden zukünftig von der Stadtbushaltestelle bedient.	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
1.11		Es wird angeregt, dass die aktuellen Gartenzugänge zu der nördlich angrenzenden Wohnbebauung weiterhin genutzt werden können.	Die öffentliche Grünfläche dient unter anderem zur Entwässerung der Verkehrsfläche und wird in diesem Zusammenhang modelliert. Eine Zuwegung zu den privaten Gärten steht dieser Planung entgegen.	Der Stellungnahme, eine Zuwegung zu den nördlich der öffentlichen Grünfläche gelegenen Gärten zu erhalten, wird nicht gefolgt. Beschlussvorschlag 1.1.1

2 Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Beteiligungszeitraum vom 03.03.2023 bis einschließlich 31.03.2023

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
2.1	Stadtnetze Münster GmbH, Stellungnahme vom 14.03.2023	<p>In der Umgebung Ihres Bauvorhabens befinden sich vorhandene Gas- und Wasser-versorgungsleitungen, sowie Stromkabel (Mittelspannung und Niederspannung) und Infokabel der Stadtnetze Münster GmbH sowie Beleuchtungsanlagen der Stadtwerke Münster GmbH. Zudem verläuft wie oben erwähnt über die Hiltruper Straße eine Gashochdruckleitung! (...) Diese Versorgungsleitungen sind bei anfallenden Tiefbauarbeiten entsprechend zu schützen und sichern.</p> <p>Im Umfeld Ihrer Baumaßnahme planen wir mittelfristig folgende Erneuerungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • einer Trinkwasserleitung in der Hiltruper Str., auf Höhe des Bahnüberganges • eines Msp.-Kabels südlich des Bahnüberganges • eines Nsp.-Kabel „Am Steintor“ zw. Hausnummer 56-58 <p>Zudem gehen wir davon aus, dass der Strombedarf für die vier geplanten Ladesäulen, gem. des verkehrstechnischen Entwurf vom 09.03.2022, über die vorhandene ONS 657 welche sich südlich des Bahnüberganges befindet, gedeckt werden kann. Genaue Angaben über evtl. Netzausbau können erst nach einer konkreten Leistungsangabe und einer Netzanschlussanfrage abgegeben werden.</p>	<p>Die zur Verfügung gestellten Unterlagen und Pläne wurden an das zuständige Fachamt weitergeleitet. Diese werden im Rahmen der Ausbauplanung berücksichtigt.</p>	<p>Keine Beschlussfassung erforderlich.</p>

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
		<p>(...) Grundsätzlich gilt für alle bestehenden Versorgungsanlagen: Vorhandene Anlagen / Betriebsmittel der Stadtnetze Münster GmbH sind bei anfallenden Tiefbauarbeiten fachgerecht zu schützen bzw. zu sichern und vorher zu lokalisieren (Lage in den Bestandsplänen sind nicht verbindlich). Um die Betriebssicherheit unserer Anlagen weiterhin zu gewährleisten, sowie eine sichere Versorgung der Gebäude aufrecht zu halten, ist es unbedingt erforderlich, dass die vorhandenen Leitungstrassen frei von Anlagen / Gebäuden und Bäumen bleiben.</p>		
2.2	LWL - Archäologie für Westfalen, Außenstelle Münster, Stellungnahme vom 28.03.2023			
		<p>Aus bodendenkmalpflegerischer Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die o. g. Planung. Wir bitten jedoch, folgenden Hinweis zu berücksichtigen:</p> <p>Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, d. h. Mauerwerk, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Fossilien) entdeckt werden.</p> <p>Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Unteren Denkmalbehörde und der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Münster (Tel. 0251/591 8911) unverzüglich anzuzeigen (§§ 16 und 17 DSchG NRW).</p>	Der Hinweis wurde übernommen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
2.3	Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit, Stellungnahme vom 29.03.2023			
	2.3.1	Dachbegrünung	Der Bebauungsplan trifft nur Festsetzungen zu Verkehrsflächen sowie Grünflächen. Die Gestaltung der	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
		<p>Aus klimatischen und ökologischen, sowie ggf. entwässerungstechnischen Aspekten ist eine 100 % Dachbegrünung an den Leezenboxen zu berücksichtigen. Flachdächer und Dächer bis zu einer Neigung von 15 Grad sind fachgerecht mit mindestens 0,10 m begrünbares Substrat zu bedecken, sowie mit einer standortgerechten Vegetation extensiv zu begrünen und als begrünte Fläche dauerhaft zu unterhalten.</p>	<p>Leezenboxen wird im Rahmen der Ausbauplanung durch das Amt für Mobilität und Tiefbau konkretisiert.</p>	
2.3.2		<p>Baumpflanzungen auf Stellflächen In den Baugebieten ist je angefangene 6 ebenerdige Stellplätze ein standortgerechter Laubbaum zu pflanzen und mit Ersatzverpflichtung dauerhaft zu unterhalten (§ 9 (1) 25a BauGB). Die Bäume dienen der Beschattung der Stellplätze und sind unmittelbar im Bereich der Stellplätze zu pflanzen. Zu verwenden sind Hochstämme einer mindestens mittelkronigen standortgerechten Baumart in dreimal verpflanzter Qualität mit einem Stammumfang von mindestens 18-20 cm, z.B. Platane, Stieleiche, Ahorn. Die Baumscheiben sind mit einer Größe von mindestens 6 m² (2x3 m) einzurichten. Die Baumstandorte sind mit bodendeckenden Pflanzen zu begrünen und vor dem Befahren und Beparken zu sichern.</p>	<p>Der Bebauungsplan trifft nur Festsetzungen zu Verkehrsflächen sowie Grünflächen. Die Anordnung sowie Anzahl der Stellplätze und somit auch die Anzahl und Verortung von Bäumen wird im Rahmen der Ausbauplanung durch das Amt für Mobilität und Tiefbau konkretisiert.</p>	<p>Der Stellungnahme, Bäume mit einem Anpflanzgebot festzusetzen, wird nicht gefolgt. Beschlussvorschlag 1.1.2</p>
2.3.3		<p>Artenschutz Es konnten 30 verschiedene Vogelarten in den einzelnen Untersuchungsgebieten und in deren direkten Umgebung nachgewiesen werden. Davon sind drei sogenannte „planungsrelevante“ Vogelarten, bei denen aber keine Betroffenheit vorliegt, da nur „überfliegend“ oder</p>	<p>Ein entsprechender Hinweis wurde im Bebauungsplan aufgenommen.</p>	<p>Keine Beschlussfassung erforderlich.</p>

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
		<p>„Nahrungsgast“. Die sonstigen nachgewiesenen Vogelarten sind weit verbreitet.</p> <p>Bei Eingriffen in den Gehölzbestand bzw. bei der Bau- feldfreimachung sind zeitliche Vorgaben zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gehölzarbeiten nur innerhalb des Zeitraum von 01.10 – 28/29.02 eines Jahres • Ausnahmen nur nach Freigabe durch einen Sachverständigen 		
2.3.4		<p>Fledermäuse</p> <p>Es wurden vier Fledermausarten nachgewiesen: Großer Abendsegler, Flughautfledermaus, Zwergfledermaus und Breitflügelfledermaus. Darüber hinaus konnten 2 Arten nicht sicher nachgewiesen werden: Kleiner Abendsegler und Zweifarbfledermaus. Alle Fledermausarten gehören zu den planungsrelevanten Arten. Bei keiner Art gab es aktuell einen Quartiernachweis in den einzelnen Untersuchungsgebieten.</p> <p>Für Eingriffe in den Gehölzbestand gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wenn im Zuge der Planumsetzung der Baumbestand erhalten wird, ist kein Eintreten von Verbotstatbeständen zu erwarten. • Kommt es zu einem Eingriff in den Baumbestand und ggf. Entfernung von potenziellen Baumhöhlenquartieren, sind weitere Vermeidungsmaßnahmen und ggf. Ausgleichsmaßnahmen notwendig. Diese bestehen in der zeitlichen Begrenzung der Gehölzrodung (Anfang bis Ende Oktober), einer vorherigen Ein- bzw. Ausflug- und Baumhöhlenkontrolle auf Besatz und ggf. Entwertung des Quartierpotenzials. 	<p>Ein entsprechender Hinweis wurde im Bebauungsplan aufgenommen.</p>	<p>Keine Beschlussfassung erforderlich.</p>

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
		<ul style="list-style-type: none"> • Die Gehölzbeseitigung hat daher unter ökologischer Baubegleitung zu erfolgen. • Falls ein Fledermausbesatz festgestellt werden sollte, ist die Umsetzung von CEF-Maßnahmen (Aufhängen von entsprechenden Ersatzquartieren) notwendig. <p>Zur Minimierung der Lichtemissionen sind folgende Vorgaben zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Möglichst geringe Aufstellhöhen der Lichtquellen an den Straßenzügen zur Verringerung großräumiger Anlockeffekte • Verwendung geschlossener Lampenkörper (kein Hitzetod von Insekten) mit gerichteter Anstrahlung der betreffenden Bereiche (Lichtbündelung) • Keine Verwendung von Kugelleuchten oder nur zum Teil abgeschirmter Leuchten • Keine Beleuchtung angrenzender Flächen • Verwendung von insekten- und fledermausfreundlichen Leuchtmitteln (mit einer Hauptintensität des Spektralbereiches über 500 nm bzw. maximalen UV-Licht-Anteil von 0,02 %, bspw. LED-Leuchten mit einem geeigneten insektenfreundlichen Farbton in Warmweiß, Gelblich, Orange, Amber, Farbtemperatur CCT von < 3000 K) • Keine Nachtbeleuchtung während der Bauzeit 		
2.4	Abfallwirtschaftsbetriebe Münster, Stellungnahme vom 31.03.2023			
		Für die WLE Haltestelle wird ein Altglascontainer-Standort benötigt. Auf der WLE-Fläche haben früher auch zwei Altglascontainer gestanden. Leider mussten	Das Amt für Mobilität und Tiefbau erstellt derzeit die Ausbauplanung für den Haltepunkt. Nach derzeitigem	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
		<p>diese dort abgezogen werden, da aufgrund des Straßenverkehrs eine sichere Verladung nicht sichergestellt werden konnte. Wenn eine Durchfahrtsgenehmigung von der Hiltruper Str. zur Straße Am Steintor oder umgekehrt vorläge, könnte der Altglascontainer-Standort dort wieder eingerichtet werden. Vor Ort sind auch zwei große Supermärkte, für die Kunden wäre es ein kurzer Weg zur Altglasentsorgung.</p> <p>Die Container können in Unterflur geplant werden. Es sollten zwei Container für Weißglas und einen für Buntglas eingeplant werden.</p>	<p>Kenntnisstand, stehen keine geeigneten Flächen zur Verfügung.</p> <p>Darüber trifft der Bebauungsplan nur Festsetzungen zu Verkehrsflächen sowie Grünflächen. Die Anordnung von Altglascontainer ist somit nicht Gegenstand der Planung.</p>	

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

Beteiligungszeitraum vom bis einschließlich

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
3.1	Private Stellungnahme vom 08.07.2023			
3.1.1		Es wird darauf hingewiesen, dass die Werte der schalltechnischen Untersuchung mit Blick auf die Zugmodelle nicht plausibel seien. Außerdem seien bereits Züge bestellt worden, obwohl die Planung noch nicht abgeschlossen sei.	Die angesprochenen Faktoren betreffen den Betrieb des Schienenverkehrs und sind somit im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu betrachten.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.1.2		Es wird darauf hingewiesen, dass die "öffentlichen Grünfläche" nur als zusätzliche Fläche Sinn machen würde und nicht als Ausgleich für die bisherige Grünfläche dienen könne.	Im Umweltbericht ist eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung erfolgt, mit dem Ergebnis, dass ein externer Ausgleich erforderlich ist. Die Erläuterung zur Bewertung sowie den Verweis auf die Ausgleichsflächen können dem Kapitel 8.4 der städtebaulichen Begründung entnommen werden.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.1.3		Es wird darauf hingewiesen, dass seit der Entfernung von Wildwuchs entlang der Gleise keine Fledermäuse und nur wenige Vögel und Eichhörnchen zu beobachten seien. Das Bauvorhaben stelle daher eine Beeinträchtigung des Lebensraumes dar.	Für alle fünf Haltepunkte im Münsteraner Stadtgebiete wurde eine Artenschutzprüfung (Stufe II) durchgeführt, die jeden Haltepunkt separat betrachtet. Nach gutachterlicher Einschätzung treten die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht ein. (vgl. Anlage der Haltestellen der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH (WLE) zwischen Münster und Sendenhorst, Artenschutzprüfung (Stufe II) von 2021)	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.1.4		Es wird angeregt, die PKW-Stellplatzanzahl zu erhöhen.	Der Bebauungsplan definiert keine exakten Stellplatzzahlen. Die Festsetzung der Flächen ist so gewählt, dass eine flexible Ausgestaltung im Rahmen der Ausbauplanung möglich ist. Bei der Konzeption des verkehrstechnischen Entwurfes durch das Amt für Mobilität	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
			und Tiefbau wurden in Abstimmung mit der WLE plausible Annahmen der Stellplatzbedarfe getroffen. Eine Aufweitung der Verkehrsfläche ist nicht möglich.	
3.1.5		Es wird darauf hingewiesen, dass die Verbindung mit der WLE in die Innenstadt keine Zeitersparnis im Vergleich zu Auto habe.	Die übergeordneten verkehrsplanerischen Fragestellungen sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Diese sind im Planfeststellungsverfahren abzuwägen bzw. liegen in der Zuständigkeit des Amtes für Mobilität und Tiefbau.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.1.6		Es wird angeregt, anstelle der WLE-Reaktivierung die Taktung der Buslinie 32 zu erhöhen, da diese direkt in die Innenstadt fahre. Außerdem könnte die Trasse der Gleise für Schnellbusse asphaltiert werden.	Die übergeordneten verkehrsplanerischen Fragestellungen sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Diese sind im Planfeststellungsverfahren abzuwägen bzw. liegen in der Zuständigkeit des Amtes für Mobilität und Tiefbau sowie der Stadtwerke Münster.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.1.7		Es wird angeregt, dass aus Gründen des Lärmschutzes der Bus im Kreisverkehr wendet, anstatt durchs Plangebiet zu fahren. Dadurch könnten zudem Kosten für die zu schaffende Busfahrbahn vermieden werden.	Der Bebauungsplan setzt überwiegend Verkehrsfläche fest, die auf der Grundlage des verkehrstechnischen Entwurfs dimensioniert ist. Die Stadt Münster versucht die ideale Bus/Schienen Verknüpfung zu erreichen. Nicht nur das Wenden der Linien ist wichtig, sondern auch die Möglichkeit für den Bus eine Pause einzulegen. Somit handelt es sich bei dem Haltepunkt um eine Endhaltestelle mit Warteposition und Toilettenhäuschen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.1.8		Es wird darauf hingewiesen, dass der Bereich Am Steintor 54 a,b,c als Gewerbegebiet und nicht als Mischgebiet in der schalltechnischen Untersuchung bewertet worden sei und somit höhere Lärmwerte in dem Bereich zulässig wären.	Für den Bereich Am Steintor 54 a,b,c ist in der schalltechnischen Untersuchung ein Mischgebiet angesetzt worden. Auf Basis der in der Offenlage gem. § 1 Abs 3 BauGB eingegangenen Hinweise, Bedenken und Anregungen aus der Öffentlichkeit ist vom Ingenieurbüro nts eine er-	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
			gänzende lärmtechnische Stellungnahme verfasst worden (mit Stand von 21.12.2023). In dieser findet eine Auseinandersetzung mit den anzusetzenden Grenzwerten statt. An den genannten Grundstücken werden auch die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete eingehalten.	
3.2	Private Stellungnahme vom 18.07.2023			
3.2.1		Es wird darauf hingewiesen, dass das Planfeststellungsverfahren noch nicht abgeschlossen sei. Deshalb wird angeregt, die Bebauungspläne erst auf Basis einer abgeschlossenen Planung zu ändern.	Die rechtliche Grundlage, um einen Bebauungsplan zu ändern ergibt sich aus § 1 Abs 3 BauGB: „Die Gemeinden haben die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist [...]“ Das Planungserfordernis ergibt sich daraus, dass die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des verkehrstechnischen Entwurfes ohne den Bebauungsplan nicht gegeben sind. Im Sinne der Verfahrensbeschleunigung erfolgt die Aufstellung des Bebauungsplans parallel zu dem Planfeststellungsverfahren zur Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der WLE-Strecke. Die Abstimmung der jeweiligen Planungen erfolgt dabei fortlaufend.	Der Stellungnahme, den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zur Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs zu treffen, wird nicht gefolgt. Beschlussvorschlag 1.1.3
3.2.2		Es wird darauf hingewiesen, dass die langfristige Finanzierung der WLE-Reaktivierung nicht sichergestellt sei und die Bebauungspläne deshalb noch nicht geändert werden könnten. Aufgrund der gestiegenen Energiekosten und der Folgen des 49-EuroTickets seien die Kalkulationen nicht mehr aktuell.	Die Prüfung der finanziellen Machbarkeit der Streckenreaktivierung sowie der Fahrgastzahlen fällt in die Zuständigkeit der WLE. Seitens der WLE wird das Verfahren fortgeführt. Erkenntnisse, dass das Projekt aufgrund einer möglichen fehlenden Finanzierbarkeit nicht weitergeführt wird, liegen nicht vor. Somit besteht auch derzeit	Der Stellungnahme, den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zur Reakti-

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
		<p>Außerdem wird darauf hingewiesen, dass eine Neubewertung der prognostizierten Fahrgastzahlen zu erfolgen habe, da durch vermehrtes mobiles Arbeiten sowie konkurrierende Verkehre zur WLE durch Stadt und Umlandgemeinden die Annahmen der Fahrgastzahlen nicht mehr korrekt seien.</p>	<p>kein Grund, dass Bebauungsplanverfahren nicht weiter zu führen.</p>	<p>vierung des Schienenpersonennahverkehrs zu treffen, wird nicht gefolgt. Beschlussvorschlag 1.1.3</p>
3.2.3		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die standardisierte Bewertung der Wirtschaftlichkeit der WLE-Reaktivierung einen zu geringen Kostenpuffer von lediglich 10 - 30 % erhalte. Aufgrund der aktuellen Bau- und Energiekostensteigerungen sei der Wert nicht mehr belastbar.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass die langfristige Finanzierung der WLE-Reaktivierung somit nicht sichergestellt sei und die Bebauungspläne deshalb noch nicht geändert werden könnten.</p>	<p>Siehe 3.2.2</p>	<p>Der Stellungnahme, den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zur Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs zu treffen, wird nicht gefolgt. Beschlussvorschlag 1.1.3</p>
3.2.4		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Reaktivierung der WLE als Teil der sogenannten Münsterland S-Bahn bundesweiten Deutschlandtakt unterliege. Dabei käme es zu einer Umkehr in der Infrastrukturplanung, da nun fahrplanbasiert die notwendige Infrastruktur ermittelt und der Deutschlandtakt so zum Bewertungsmaßstab zukünftiger Infrastrukturausbauten würde. Im Ergebnis müsse auch die WLE in diese bundesweite fahrplanbasierte Planung eingebettet sein. Der Einwender befürchtet, dass eine zukünftige Anpassung an den Deutschlandtakt zu einem 15-Minuten Takt auf der WLE-Strecke führen könnte, woraus mehr Lärm folgen würde.</p>	<p>Alle den Betrieb der Bahnstrecke betreffenden Faktoren liegen in der Zuständigkeit der WLE. Dazu gehört unter anderem die Ermittlung der Fahrgastprognosen sowie die Zug-Taktung. Das im Bebauungsplanverfahren erstellte Schallgutachten berücksichtigt die seitens der WLE zur Verfügung gestellten Daten. Derzeit liegen keine Anhaltspunkte vor, diese in Frage zu stellen.</p>	<p>Keine Beschlussfassung erforderlich.</p>

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
	3.2.5	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland (ZVM) Ende 2019 beschlossen habe, eine Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung des weiteren Streckenabschnittes von Sendenhorst über Neubeckum und Wadersloh nach Lippstadt in Auftrag zu geben. Dies sei in der vorliegenden Planung zu berücksichtigen, da bei einer Reaktivierung bis Lippstadt ist von deutlich höheren Fahrgastzahlen auszugehen sei. Daraus würden sich andere Eingangsparameter für die Lärmtechnische Untersuchung ergeben.</p>	Siehe 3.2.4	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.2.6	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Bezirksvertretung Südost eine Verlegung des Haltepunktes Angelmodde Richtung Hallenbad in Wolbeck und damit in deutliche Nähe zum Bahnhof Wolbeck beschlossen habe. Der Presse sei zu entnehmen, dass die CDU Münster hierzu auch eine Einwendung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der WLE bei der Bezirksregierung Münster eingereicht habe.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass im Falle der Verlegung des Haltepunkts Angelmodde näher an den Bahnhof Wolbeck, die Verkehrsbedeutung des Bahnhof Wolbeck geringer sei und der Bedarf für eine Mobilstation in Wolbeck nicht mehr vorläge. Deshalb wird angeregt, den Ausgang des Planfeststellungsverfahrens der WLE abzuwarten, bevor der Bebauungsplan geändert wird.</p>	Die Standortüberprüfung für die Haltepunkte liegt in der Zuständigkeit der WLE und erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Die Abwägung der Vor- und Nachteile der verschiedenen Standorte wurde durch die WLE bereits durchgeführt. Somit besteht kein Grund, das Bebauungsplanverfahren nicht fortzuführen.	<p>Der Stellungnahme, den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zur Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs zu treffen, wird nicht gefolgt.</p> <p>Beschlussvorschlag 1.1.3</p>

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
3.2.7		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Anlage von Park & Ride-Stationen gemeinsam im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der WLE offengelegt und behandelt werden sollten, da die Planung dieser Anlagen in ein Gesamtkonzept zur WLE-Reaktivierung eingebettet werden sollte. (...)</p> <p>Die Stadt Münster hat kein Planungsrecht die Park & Ride Stationen Wolbeck und Loddenheide über einen Bebauungsplan zu regeln.</p>	<p>Im Geltungsbereich der Planfeststellung und somit in der Zuständigkeit der Bezirksregierung Münster liegen die Gleisanlagen sowie die Bahnsteige inklusive Rampen an den Haltepunkten. Für die darüberhinausgehenden Ausstattungen, Straßenquerungsmöglichkeiten und Stellplätze liegt die Zuständigkeit bei der Stadt Münster. Somit sind die zwei Verfahren der Planfeststellung sowie das Bebauungsplanverfahren zu unterscheiden. Dort wo inhaltliche Überschneidungen der Planungen vorliegen, wie z.B. beim Schall, erfolgt eine entsprechende Betrachtung.</p>	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.2.8		<p>Es wird mit Verweis auf die Förderrichtlinien darauf hingewiesen, dass für die Park & Ride-Anlagen in Münster bereits zweckgebundene Fördermittel beim NWL beantragt worden seien und diese den Kunden der Bahn vorzuhalten seien. Andernfalls wäre eine Rückerstattung der Fördermittel erforderlich.</p> <p>Es wird deshalb gefordert, dass die Planungsinhalte des Bebauungsplans in das Planfeststellungsverfahren für die Reaktivierung des SPNV eingebettet werden müssten. Die Stadt Münster habe kein Planungsrecht die Park & Ride Stationen Wolbeck und Loddenheide über einen Bebauungsplan zu regeln.</p>	<p>Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des Haltepunktes. Fördermittel stehen nicht im direkten Zusammenhang mit dem Bebauungsplanverfahren.</p> <p>Die rechtliche Grundlage, um einen Bebauungsplan zu ändern oder aufzustellen ergibt sich aus § 1 Abs. 3 BauGB: „Die Gemeinden haben die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist [...]“</p> <p>Das Planungserfordernis ergibt sich daraus, dass die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des verkehrstechnischen Entwurfes ohne den Bebauungsplan nicht gegeben sind.</p>	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
	3.2.9	<p>Das vorgelegte Schalltechnische Gutachten für den Bebauungsplan Nr. 629 sei fehlerhaft. So wird bemängelt, dass eine Verkehrsprognose fehle. Außerdem wird der Prognosehorizont und die Verkehrsbelastung angezweifelt.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass das der Planung zu Grunde gelegte Betriebsprogramm mangelhaft sei. Dies betrifft den zu kurzen Prognosehorizont, das nicht berücksichtigte zu erwartende Bevölkerungswachstum durch das potentielle Baugebiet unterhalb Petersheide/Tiergarten. Außerdem sei Der Bevölkerungszuwachs mit einem potentiellen Fahrgastzuwachs gleichgesetzt worden, welcher sich auch in der Angebotsdarstellung im Betriebsprogramm (Anzahl der Züge und Zuglängen) korrekt widerspiegeln müsse.</p> <p>Ferner solle eine Prognose für den zu erwartenden Güterverkehr nach verkehrswissenschaftlichen Grundsätzen erstellt werden.</p>	<p>Das Betriebsprogramm ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und nicht des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Die den Bahnbetrieb betreffenden Eingangsdaten für das im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erarbeitete Schallgutachten wurde von der WLE zur Verfügung gestellt. In diesem Zusammenhang hat eine Plausibilitätsprüfung der Ergebnisse durch den Gutachter stattgefunden. Derzeit liegen keine Anhaltspunkte vor, die Eingangsdaten in Frage zu stellen.</p>	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.2.10	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Verkehrsprognose als die wesentliche Grundlage der Lärmemission auf methodisch korrekte Erstellung und im gewissen Rahmen auch inhaltlich zu prüfen sowie im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens offen zu legen sei.</p>	Siehe 3.2.9	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.2.11	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass in den vorgelegten Unterlagen die mögliche Maximalkapazität der Strecke auch mit Blick auf den Bahnbetrieb im Nachtzeitraum nicht dargestellt worden sei. Deshalb wird angeregt, in der Schall- und Erschütterungstechnischer Untersu-</p>	<p>Alle Faktoren, die die Bahnstrecke und nicht das Bebauungsplan betreffen, liegen in der Zuständigkeit der WLE und werden somit im Planfeststellungsverfahren abgewogen bzw. festgelegt.</p>	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
		<p>chungen auf die Maximalauslastung der Strecke abzustellen oder andernfalls das in den Auswirkungsprognosen festgelegte Betriebsprogramm als obere Belastungsgrenze in der Planfeststellung verbindlich festzulegen.</p>		
	3.2.12	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Anzahl der Züge tags und nachts falsch aus den im Rahmen der Planfeststellung offen gelegten Unterlagen in der für das Bebauungsplanverfahren erarbeitete schalltechnische Gutachten übernommen worden seien.</p>	Siehe 3.2.9	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.2.13	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass das Betriebsprogramm der WLE auf veralteten Fahrgastannahmen basiere und somit aufgrund der prognostizierten Bevölkerungszuwächse mit einer deutlich intensiveren Nutzung der Strecke gerechnet werden müsse.</p>	<p>Alle den Betrieb der Bahnstrecke betreffenden Faktoren liegen in der Zuständigkeit der WLE. Dazu gehört unter anderem die Ermittlung der Fahrgastprognosen sowie die Zug-Taktung.</p>	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.2.14	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Bahnsteiglänge mit 120 m geplant wurde, damit perspektivisch die Strecke von längeren Zugkonfigurationen genutzt werden könne. Eine solche Doppeltraktion habe der ZVM in einer Informationsveranstaltung Anfang 2017 auch perspektivisch in Aussicht gestellt.</p>	Siehe 3.2.11	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.2.15	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass das Betriebsprogramm nicht der Beschlusslage entspräche. Der Rat der Stadt Münster habe die Reaktivierung mit einem Betriebsprogramm beschlossen, welches deutlich mehr Personenzüge als auch den nächtlichen Einsatz von Güterzügen vorsähe (insgesamt 104 Züge am</p>	Siehe 3.2.11	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Tag). So wäre eine Erhöhung der Züge aufgrund der Beschlusslage sowie technisch möglich. Dies sei in der Lärmgutachten zu berücksichtigen.		
3.2.16		Es wird darauf hingewiesen, dass nicht ersichtlich sei, ob technisch notwendige Leer- und Überführungsfahrten der Triebfahrzeuge sowie Wartungsarbeiten im Betriebsprogramm und somit in den schalltechnischen Untersuchungen berücksichtigt wurden.	Alle Faktoren, die die Bahnstrecke und nicht das Bebauungsplan betreffen, liegen in der Zuständigkeit der WLE und werden somit im Planfeststellungsverfahren abgewogen bzw. festgelegt. Siehe auch 3.2.9	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.2.17		Es wird darauf hingewiesen, dass die Angabe zur Anzahl der Güterzüge im Betriebsprogramm zu gering sei. In einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2010 sei man davon ausgegangen, bis zu 300 Meter lange nächtliche Güterzüge fahren zu lassen. Da die Streckenkapazität weder technisch noch betrieblich beschränkt sei, sei hinsichtlich der Anzahl der Züge -insbesondere der Güterzüge- ein Sicherheitszuschlag für die Schalltechnische Untersuchung zu berücksichtigen.	Die den Bahnbetrieb betreffenden Eingangsdaten für das im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erarbeitete Schallgutachten wurde von der WLE zur Verfügung gestellt. In diesem Zusammenhang hat eine Plausibilitätsprüfung der Ergebnisse durch den Gutachter stattgefunden. Derzeit liegen keine Anhaltspunkte vor, die Eingangsdaten in Frage zu stellen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.2.18		Es wird darauf hingewiesen, dass die WLE noch innerhalb des Prognosezeitraumes bis 2030 zwischen Wolbeck und Sendenhorst im 20-Minuten-takt, d.h. 6 Züge je Stunde verkehren würde. Die Schalltechnische Untersuchung gehe aber von einem 20/40-Minuten Takt aus, d.h. 4 Züge je Stunde. Es wird deshalb eine Neuberechnung der Schalltechnischen Untersuchung angeregt.	Siehe 3.2.17	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
3.2.19		Es wird darauf hingewiesen, dass aus dem Gutachten ist nicht erkennbar sei, was für Züge Grundlage der Schalltechnischen Untersuchung sind.	Die Zug- und Traktionsarten sind der schalltechnischen Untersuchung auf Seite 14 zu entnehmen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.2.20		Es wird darauf hingewiesen, dass das Gutachten keine Angaben zu den Lärmpegeln bei Bahnübergängen mache, wofür bei der Berechnung nach der Schall 03-Richtlinie Zuschläge vorzunehmen seien.	Eine Korrektur wurde gem. Schall 03 berücksichtigt. (vgl. S. 15 sowie Anlage 2 des Schalltechnischen Gutachtens)	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.2.21		Es wird darauf hingewiesen, dass die lärmtechnische Untersuchung als Grundlage für die Fahrbahnart (Schiene) die Fahrbahnart „C1" ohne Korrektur nenne, obwohl die WLE eine Fahrbahn mit Betonschwellen nutze, für die rechnerisch ein Lärmzuschlag von 3 dB(A) anzusetzen ist. D.h. die Lärmemissionen werde deutlich zu gering ausgewiesen.	Siehe 3.2.17	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.2.22		Es wird darauf hingewiesen, dass die Konformitätserklärung der von dem Gutachter genutzten Software fehle.	Für das schalltechnische Gutachten wurde das Büro nts beauftragt. Der Gutachter haftet mit seiner Unterschrift bzw. erklärt die Richtigkeit/ Sachlichkeit.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.2.23		Zuglänge im Gutachten zu kurz Die Geräuschemissionen werden im nts-Gutachten auf Basis von Zügen mit einer Länge von 35 Metern (bei Einfachtraktion) berechnet. Tatsächlich wurden für die WLE-Strecke vom NWL aber Züge mit einer Länge von 55 Metern bestellt. Auch die Lärmtechnische Untersuchung, welche die WLE im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgelegt hat, rechnet mit deutlich längeren Zügen. Da Zuglänge und Achszahl wesentliche Eingangsparameter für die Berechnung von Lärmemissionen sind, ist davon auszugehen, dass das	Die Berechnungen zum Bebauungsplan wurden mit denselben Zuglängen und mit identischen Emissionspegeln wie in der Planfeststellung der WLE-Bahn vorgenommen. In der Dokumentation der Berechnungsgrundlagen im Anhang 2 des Berichtes vom Büro nts wurden aber noch die Standardwerte der 16. BImSchV mit kürzeren Zuglängen angegeben. Somit handelt es sich um einen Darstellungsfehler im Anhang des Schallgutachtens. Dieser wurde nachträglich korrigiert.	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
		vorgelegte nts-Gutachten die Lärmemissionen deutlich zu gering ausweist. Es wird eine Neuberechnung auf Basis der korrekten Zuglängen gefordert.		
3.2.24		Es wird darauf hingewiesen, dass nicht erläutert wurde, wie die Messpunkte im Lärmgutachten ausgewählt wurden. Außerdem sei es erforderlich, bei Fassaden mit einer Länge von mehr als 5 Metern Länge diese in Teilfassaden zu zerlegen und dort jeweils einen Messpunkt zu positionieren. Bei der Prüfung auf Lärmschutzansprüche sei auf Einzelpunktberechnungen an allen schutzwürdigen Gebäuden abzustellen, um im Hinblick auf die nach § 41 Abs. 2 BImSchG durchzuführende Verhältnismäßigkeitsprüfung aktiver Schallschutzmaßnahmen die Zahl der Wohneinheiten mit Lärmschutzansprüchen hinreichend genau ermitteln zu können.	Die Lage der betrachteten Gebäude mit schutzwürdigen Räumen im Umfeld des Haltepunktes Wolbeck wurde im Rahmen eines Ortstermins am 24.03.2022 ermittelt. Der Gutachter hat Immissionsorte entlang aller an den Geltungsbereich des Bebauungsplans angrenzenden Wohngebäude festgelegt. Je nach Ausrichtung bzw. Form des Baukörpers wurden mehrere Immissionsorte angesetzt. Die Ergebnisse sind im Anhang des Gutachtens nachvollziehbar dargestellt. Die Prüfung auf die Anspruchsvoraussetzung auf Lärmvorsorge an Gebäuden ist mit der erforderlichen Genauigkeit ermittelt worden.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.2.25		Es wird darauf hingewiesen, dass dem Gutachten keine Isophonenkarten beigelegt seien, die Schallausbreitung sei damit nicht nachvollziehbar.	Eine Darstellung der Berechnungsergebnisse in Form von Isophonenkarten ist nicht erforderlich. Ziel des Gutachtens ist die Überprüfung der schalltechnischen Auswirkungen des Vorhabens auf die angrenzende Wohnbebauung. Diese werden im Gutachten für die jeweiligen Immissionsorte nachvollziehbar dargestellt.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.2.26		Es wird darauf hingewiesen, dass die Bebauungssituation falsch abgebildet worden sei. Dies betrifft das Gebäude, welches im Flurstück 366 liege und mittlerweile abgerissen und neu bebaut worden sei. Im Ergebnis sei der Messpunkt 6.1 ca. 20 Meter zu weit entfernt	Das Gutachten hat in dem betreffenden Bereich nicht die korrekte Bestandsbebauung berücksichtigt. Deshalb wurde dies mit Stellungnahme vom 21.12.2023 (die Stellungnahme wurde im Rahmen der erneuten Veröffentlichung der Planunterlagen mit veröffentlicht) gutachterlich untersucht und bewertet.	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
		<p>von der WLE- gelegt, so dass für den Messpunkt 6.1 zu geringe Lärmwerte ausgewiesen würden.</p>	<p>Im Bebauungsplan Nr. 509 – Wolbeck „Am Steintor / Petersheide / Petersdamm“ wurden Baugrenzen auf dem Flurstück Nr. 366 festgesetzt, sodass schutzwürdige Nutzung auch näher an der Bahnstrecke zulässig ist als der betrachtete Immissionsort IO 06. Zur Prüfung der Verkehrslärmersituation an der nordöstlichen, der Bahnstrecke nächstgelegenen Baugrenze des Flurstücks Nr. 366 wurden ergänzende Berechnungen auf der Grundlage der in Kapitel 4 des schalltechnischen Gutachtens zum gegenständlichen Bebauungsplan beschriebenen Berechnungsverfahren für die in Abbildung 4 dargestellten Immissionsorte (Höhe jeweils 4 m über Gelände) durchgeführt. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass der Immissionsgrenzwert für Mischgebiete an allen Immissionsorten an der nordöstlichen Baugrenze des Flurstücks Nr. 366 unterschritten wird. (vgl. Tabelle 2 der schalltechnischen Stellungnahme von nts vom 21.12.2023)</p>	
3.2.27		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Gebäude Hiltruper Straße 21 - 21g im Lärmgutachten als Mischgebiet mit höheren Lärmgrenzwerten zugeordnet würden. Gebietscharakter sei hier jedoch ein allgemeines Wohngebiet mit geringeren Lärmgrenzwerten.</p>	<p>Analog zu der Betrachtung der schalltechnischen Untersuchung, die im Rahmen der Planfeststellung erarbeitet wurde, wurde auch im Gutachten zum Bebauungsplan eine Einordnung als Mischgebiet vorgenommen. Der Immissionsgrenzwert für Mischgebiete wird an allen betrachteten Immissionsorten unterschritten. Auf Basis der in der Offenlage gem. § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Hinweise, Bedenken und Anregungen aus der Öffentlichkeit ist vom Ingenieurbüro nts eine ergänzende lärmtechnische Stellungnahme verfasst worden (mit Stand von 21.12.2023). In dieser findet eine</p>	<p>Keine Beschlussfassung erforderlich.</p>

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
			Auseinandersetzung mit den anzusetzenden Grenzwerten statt. Werden die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete angenommen, ergibt sich für das Gebäude Hiltruper Straße 21 sich ein Anspruch auf Lärmvorsorge i.S.d. 16. BImSchV. (vgl. städtebauliche Begründung sowie schalltechnische Stellungnahme, nts vom 21.12.2023)	
3.2.28		Es wird darauf hingewiesen, dass der Jugendclub „Bahnhof Wolbeck“ bei der Lärmtechnischen Untersuchung als Lärmquelle fehle.	Das Jugendzentrum liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans. Da sich die Untersuchung der Auswirkungen der Planung des Haltepunktes nur der Verkehrslärm relevant ist, ist das Jugendzentrum nicht als Lärmvorbelastung zu betrachten.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.2.29		Es wird darauf hingewiesen, dass die Gesamtlärmbelastung im Einwirkungsbereich ungeprüft sei, was dazu führe, dass die Auswirkung des Vorhabens auf den Menschen, d.h. die Betroffenheit, nicht ausreichend dargestellt werden könne. Bei einem erheblichen Umbau wie bei der WLE sei die Gegenüberstellung der Gesamtbeurteilungspegel (Summenpegel) aus den Geräuschen aller einwirkenden Landverkehrswege vor und nach Fertigstellung des verfahrensgegenständlichen Verkehrsweges darzustellen. Weiter wird darauf hingewiesen, dass zu hohe Lärmeinwirkungen als „schädliche Umwelteinwirkungen“ das Recht auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 GG) oder die Nutzung des Eigentums (sog. eigentumsrechtlicher Eingriff nach Art. 14 GG) und somit Grundrechte beeinträchtigen könnten. Somit sei die Bildung eines Gesamtlärm-	Maßgebend ist allein der Beurteilungspegel des von dem neu zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms. Die Bildung von Summenpegeln kann geboten sein, wenn der neue oder zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen durch andere Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einer Beeinträchtigung der Substanz des Eigentums verbunden ist. Beide Verkehrsarten liegen unterhalb der Grenzwerte und die Zusatzbelastung durch den Verkehr ist so gering, dass sie als solche nicht wahrgenommen wird. Die Bildung von Summenpegeln ist daher nicht erforderlich.	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
		<p>oder Summenpegels für Schienen- und Straßenverkehrsgeräusche erforderlich. Denn wenn ein neuer oder zu ändernder Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt eine Belastung hervorrufe, die den kritischen Bereich der Gesundheitsgefährdung erreicht oder zu einem Eingriff in die Substanz des Eigentums führt, dürfe es mit einer bloß sektoralen Betrachtung des jeweiligen Verkehrsweges nicht sein Bewenden haben (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 -4 A1075.04, BVerwGE 125, 116 Rn. 389 f., 394 f.; BVerwG, Urteil vom 29.06.2017, BVerwG 3 A 1.16).</p>		
3.2.30		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Stand- und Aggregatgeräusche, welche an den Bahnhaltdepunkten wie z.B. in Wolbeck entstehen, wenn die Züge dort abgestellt sind oder länger halten, sind nicht in die Schalltechnische Untersuchung eingeflossen seien.</p>	<p>Das im Bebauungsplanverfahren erstellte Schallgutachten berücksichtigt die seitens der WLE zur Verfügung gestellten Daten. Dazu gehören alle den Betrieb betreffenden Faktoren. Derzeit liegen keine Anhaltspunkte vor, diese in Frage zu stellen.</p>	<p>Keine Beschlussfassung erforderlich.</p>
3.2.31		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass Entschädigungsansprüche nicht ermittelt worden seien. Die Außenwohnbereiche wie Terrassen, Balkone und Freisitze mit über den Grenzwerten der 16. BImSchV für die Tagzeit liegenden Schallimmissionen seien hier nicht als Schutzfälle erfasst worden, obwohl die Rechtsprechung auch diese als schutzbedürftig ansähe (BVerwG Urteil vom 22. März 1986 - Az. 4 C 15/83 - BVerwGE 71, 166, 177) und sich diese räumlich von den berechneten Schutzfällen an der Fassade von Wohnräumen zum Teil erheblich unterscheiden würden.</p>	<p>In der schalltechnischen Untersuchung wurden keine Außenwohnbereiche untersucht. Diese wurden in der ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme betrachtet (schalltechnische Stellungnahme vom 21.12.2023). Lediglich an dem Immissionsort an der Hiltruper Straße 21 zeigen sich zusätzlich zu den Überschreitungen an der Fassade auch für den Außenwohnbereich des 2. Obergeschosses (Balkone) Überschreitungen der Grenzwerte in der Betrachtung als Allgemeines Wohngebiet um 3 dB(A) im relevanten Tagzeitraum. Daher sind hier die Anspruchsvoraussetzungen gegeben.</p>	<p>Keine Beschlussfassung erforderlich.</p>

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
3.2.32		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass jede Lärmbeeinträchtigung als abwägungserheblicher Belang anzusehen sei, die „nicht nur als geringfügig einzustufen ist.“ Das Bundesverwaltungsgericht gehe auch bei Fassadenpegeln knapp unterhalb der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV von einer Beeinträchtigung der Wohnnutzung durch Verkehrslärm aus, wenn die Zumutbarkeitsschwelle durch Rechtsverordnung aufgrund von Vorschriften wie § 43 BImSchG normativ festgelegt wurde.</p> <p>Daher seien auch Fassaden von Wohnimmobilien mit Pegeln bis zu 3 dB(A) unterhalb der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV als schutzwürdig anzusehen und als Schutzfälle zu erfassen. Dies folge zudem aus der oben begründeten Ungenauigkeit der Berechnungsmethodik der Schall 03 (+ 3 dB). Es wird darauf hingewiesen, dass dies nicht korrekt in der schalltechnischen Untersuchung behandelt worden sei.</p>	<p>In der schalltechnischen Untersuchung wird im Ergebnis dargelegt, dass die Immissionsgrenzwerte von Mischgebieten und allgemeinen Wohngebieten weitestgehend eingehalten werden. Lediglich an dem Immissionsort an der Hiltruper Straße 21 zeigen sich zusätzlich zu den Überschreitungen an der Fassade auch für den Außenwohnbereich des 2. Obergeschosses (Balkone) Überschreitungen der Grenzwerte in der Betrachtung als Allgemeines Wohngebiet um 3 dB(A) im relevanten Tagzeitraum. Daher werden auch hier Anspruchsvoraussetzungen ausgelöst.</p> <p>Abwägungsrelevant sind auch Lärmbelastungen unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. An der Mehrzahl der untersuchten Gebäude liegen die Beurteilungspegel deutlich unter den Grenzwerten. In diesen Fällen sind die vorhabenbedingten Lärmbelastungen zumutbar.</p>	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.2.33		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass Kfz- und Busverkehr zu gering angesetzt worden sei. Es fehle der Verkehrslärm der Buslinie 8 auf der Hiltruper Straße. Außerdem seien die im Gutachten angesetzten 67 Fahrten basierend auf den Stellplätzen viel zu gering angesetzt und nicht plausibel.</p>	<p>Zur Bewertung des Verkehrslärms auf der Hiltruper Straße hat der Gutachter die Knotenpunktzählungen der Stadt Münster mit in die Betrachtung einfließen lassen. In diesen Knotenpunktzählungen wurde auch der Busverkehr aufgenommen. Es ist nicht geplant die Anzahl der Fahrten der angesprochenen Buslinie 8 zu erhöhen. Bis 2026/2027 sollen in Münster alle Buslinie elektrifiziert werden. Die Linie 8 ist bereits teilweise elektrifiziert und wirkt sich somit positiv auf die Lärmbelastung aus.</p>	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
			Bei dieser Planung handelt es sich um eine Angebotsplanung. Bezüglich einer zukünftigen Auslastung wurden vom Gutachter plausible Annahmen getroffen.	
3.2.34		Es wird darauf hingewiesen, dass in der Lärmtechnischen Untersuchung ein einheitlicher Gussasphalt angenommen worden sei, während in den Darstellungen des verkehrstechnischen Entwurfes in der städtebauliche Begründung Teile der Fahrbahn und Stellflächen als gepflastert dargestellt worden seien.	Die veröffentlichten Darstellungen dienen der Vermittlung der grundlegenden Idee, die die Stadt Münster an dem Haltepunkt verfolgt. Die dargestellten Inhalte entsprechen nicht unbedingt der späteren Ausbauplanung. Die im Gutachten angesetzten Straßenbeläge wurden mit dem Amt für Mobilität und Tiefbau abgestimmt.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.2.35		Es wird darauf hingewiesen, dass die „weiteren Parameter“ nach Anl. 2 zu § 4 der 16. BImSchV sind nicht dokumentiert seien und somit die Offenlage der für die Umweltverträglichkeitsprüfung relevanten Umstände ist unvollständig sei. Die Schalltechnische Untersuchung sei ohne Kenntnis dieser Parameter nicht überprüfbar.	Die für die vorliegende schalltechnische Berechnung erforderlichen Eingangsparameter zum Schienenverkehrslärm sind im Lärmgutachten unter Kapitel 3.1 „Geräuschmissionen Schienenverkehr“ und im Anhang 2 dargelegt.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.2.36		Es wird darauf hingewiesen, dass der Scheibenbremsanteil und die Traktion der Emittenten Triebwagen nicht Gegenstand der Offenlegung der Unterlagen zu einem für die Umweltverträglichkeitsprüfung relevanten Umstand sei.	Die angesprochenen Faktoren betreffen den Betrieb des Schienenverkehrs und sind somit im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu betrachten.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.2.37		Es wird darauf hingewiesen, dass der Emissionspegel nach Nr. 2.2.9 der Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV in 3,5 m Höhe über der Schienenoberkante zu berechnen sei, in der Schalltechnische Untersuchung allerdings der Emissionspegel davon abweichend in Höhe der Gleisoberkante und in 4 m Höhe berechnet worden sei.	Der Einwand betrifft die im Rahmen der Planfeststellung erstellte schalltechnischen Untersuchung und ist somit nicht im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans abzuwägen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
3.2.38		Es wird darauf hingewiesen, dass die Schalltechnische Untersuchung keine Fahrten von Güterzügen im Prognose-Mit-Fall untersucht habe, obwohl es im liberalisierten Schienenverkehrsmarkt den Eisenbahnverkehrsunternehmen freistehe, auch im Jahr 2030 nach einem Ausbau Güterzüge auf der Eisenbahnstrecke verkehren zu lassen.	Siehe 3.2.37	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.2.39		Es wird darauf hingewiesen, dass die Annahme der Nachfahrten in der schalltechnischen Untersuchung nicht plausibel und zu gering angesetzt worden sei.	Siehe 3.2.37	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.2.40		Es wird angeregt, dass die Anzahl der Fahrradstellplätze in den Leezenboxen im Sinne einer Reduzierung der Flächenversiegelung verringert wird, auf ein tatsächlich notwendiges Maß begrenzt werden. Die Flächen sollten perspektivisch gesichert und erst bei einem tatsächlichen Nachfragebedarf ausgebaut werden, um unnötige Ausgaben zu vermeiden.	Der Bebauungsplan definiert keine exakten Stellplatzzahlen, weder für PKWs noch für Fahrräder. Die Festsetzung der Flächen ist so gewählt, dass eine flexible Ausgestaltung im Rahmen der Ausbauplanung möglich ist. Bei der Konzeption des verkehrstechnischen Entwurfes durch das Amt für Mobilität und Tiefbau wurden in Abstimmung mit der WLE plausible Annahmen der Stellplatzbedarfe getroffen. Die Anzahl der Stellplätze ergibt sich außerdem aufgrund der verfügbaren Flächen sowie der standardisierten Bauformen der Leezenboxen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.2.41		Es wird darauf hingewiesen, dass aus den Planungsunterlagen nicht hervorgehe, ob die angedachte Bus-Schiene-Verknüpfung barrierefrei ausgestaltet ist. Außerdem wird angeregt, dass der Bahnsteig auf der ganzen Länge von 120 m auf 6 m ausgebaut werden sollte.	Zu diesen übergeordneten verkehrsplanerischen Fragestellungen trifft der Bebauungsplan keine Festsetzungen. Im Bebauungsplan werden die Verkehrs- und Grünfläche festgesetzt. Die angesprochene Ausgestaltung des Bahnsteigausbaus betreffen die Ausbauplanung und sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
3.2.42		Es wird angeregt, neben dem Toilettenhäuschen für die Busfahrer auch Toiletten für Fahrgäste bzw. für die Allgemeinheit einzurichten.	Die angesprochene Planung wird im Rahmen der Ausbauplanung konkretisiert und ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.2.43		Es wird angeregt, dass einer öffentlichen Rufsäule für Taxis sowie Taxi-Stellplätze vorgesehen wird.	Die Festsetzung der Flächen im Bebauungsplan ist so gewählt, dass eine flexible Ausgestaltung im Rahmen der Ausbauplanung möglich ist. Je nach Bedarf kann im Rahmen der Ausbauplanung eine Anpassung der Stellplätze, d.h. auch eine Anordnung von Taxi-Stellplätzen, im Rahmen der Festsetzungen erfolgen. Der Bebauungsplan trifft dazu keine Festsetzungen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.3	Private Stellungnahmen vom 30.07.2023			
3.3.1		Es wird darauf hingewiesen, dass sich durch die vorliegende Planung der Individualverkehr in diesem Bereich verstärken und es zu einem Verkehrschaos kommen. Der WLE Haltepunkt in Wolbeck sollte deshalb nicht umgesetzt werden.	Die Wahl des Standortes für die Haltepunkte liegt in der Zuständigkeit der WLE und erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Somit ist die Festlegung des Standortes für den Haltepunkt in Wolbeck nicht Bestandteil des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Derzeit gibt es keinen Grund zur Annahme, dass ein Szenario in der beschriebenen Form eintreten wird. Im Gegenteil wird mit der WLE-Reaktivierung eine Reduzierung des Individualverkehrs angestrebt.	Der Stellungnahme, das Bebauungsplanverfahren zur Errichtung des Haltepunktes in Wolbeck nicht fortzuführen, wird nicht gefolgt Beschlussvorschlag 1.1.4
3.3.2		Es wird darauf hingewiesen, dass die Realisierung der vorliegenden Planung eine Problemzone entstehen würde, die zu mehr Müll, Vandalismus und Lärm führen würde.	Die angesprochenen Aspekte sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Bei Ruhestörungen oder Vandalismus ist das Ordnungsamt zuständig.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.3.3		Es wird darauf hingewiesen, dass die Planung zu einer Umweltbelastung mit Blick auf Lärm, Feinstaub und Abgasen führe.	Die angesprochenen Auswirkungen wurden im Umweltbericht behandelt. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen sind nicht erkennbar.	Der Stellungnahme, das Bebauungsplanverfahren zur Errichtung des Haltepunktes

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
				in Wolbeck nicht fortzuführen, wird nicht gefolgt Beschlussvorschlag 1.1.4
	3.3.4	Der Bedarf für eine Reaktivierung ist nicht gegeben, weshalb eine Überprüfung des Kosten-Nutzen-Faktors angeregt wird.	Die Ermittlung der prognostizierten Fahrgastzahlen und die Prüfung der Finanzierbarkeit liegt in der Zuständigkeit der WLE. Seitens der WLE wird das Verfahren fortgeführt. Es gibt bisher keinen Grund zur Annahme, dass das Projekt aufgrund einer möglichen fehlenden Finanzierbarkeit, nicht weitergeführt wird.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.3.5	Die hoch verschuldete Stadt Münster verfüge nicht über ausreichende Mittel für dieses Projekt	Siehe 3.3.4 Für die Baumaßnahmen zur Errichtung der Verkehrsflächen im Bereich des Bebauungsplans werden finanzielle Mittel durch die Stadt Münster bereitgestellt. Hierüber wird in den Haushaltsberatungen des Rates entschieden.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.4	Private Stellungnahme vom 30.07.2024			
	3.4.1	Es wird darauf hingewiesen, dass den Planunterlagen nicht zu entnehmen sei, welche Bauhöhe die Leezenboxen bzw. die Toilette für den Busfahrer haben. Es wird angeregt, den verkehrstechnischen Entwurf in höherer Auflösung zum Download bereit zu stellen.	Die Planung der Leezenboxen liegt in der Zuständigkeit des Amtes für Mobilität und Tiefbau. Der Bebauungsplan stellt zwar die dafür erforderlichen Flächen fest. Allerdings beinhaltet der Bebauungsplan nicht die konkrete Planung der Leezenboxen oder der Toiletten. Diese erfolgt im Rahmen der noch laufenden Ausführungsplanung durch das Amt für Mobilität und Tiefbau. Der in der Begründung dargestellte verkehrstechnische Entwurf dient nur zum besseren Verständnis und ist nicht Teil des Bebauungsplans.	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
	3.4.2	Es wird darauf hingewiesen, dass in der Mitschrift zur Bürgeranhörung bereits Planungsfragen geäußert worden seien, die sich nicht im aktuellen Planungsstand widerspiegeln.	Die Anregungen im Rahmen der Bürgeranhörung werden durch das Stadtplanungsamt in Abstimmung mit dem Amt für Mobilität für Tiefbau abgewogen. Eine Anregung führt nicht zwangsläufig zur Anpassung der Planung. Das Ergebnis der Abwägung ist diesem Dokument zu entnehmen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.4.3	Es wird angeregt, die vorgesehene Toilette für die Busfahrer in die dort vorhandene Leezenboxen zu integrieren und eine öffentliche Toilette für Menschen mit Behinderung zu schaffen.	Da die Leezenboxen in der Regel standardisiert sind, kann eine angeregte individuelle Planung nicht erfolgen. Die vorliegende Planung dient der verkehrlichen Planung und sieht keine öffentlichen Toiletten vor.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.4.4	Es wird angeregt, die am Haltepunkt vorgesehene Beleuchtung als adaptive Beleuchtung umzusetzen, auch mit Blick auf den Einfluss der Lichtemissionen für Insekten.	Der Bebauungsplan beinhaltet keine Festsetzungen zur Beleuchtung des Haltepunktes. Diese wird im Rahmen der Ausbauplanung konkretisiert. Bezüglich der Lichtemissionen beinhaltet der Bebauungsplan einen Hinweis (Nr. 4)	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.4.5	Es wird darauf hingewiesen, dass innerhalb der schalltechnischen Untersuchung Bereiche als Gewerbegebiete bewertet worden seien, die allerdings reine Wohngebiete seien. Nach den Unterlagen werden aber deutlich zu hohe Immissionswerte für ein Wohngebiet erwartet.	Es ist nicht eindeutig welche Grundstücke in der Stellungnahme gemeint sind. Die umliegende Bebauung wird in der schalltechnischen Untersuchung sowie in der ergänzenden Stellungnahme differenziert betrachtet. Die Gebiete der untersuchten Immissionsorte wurde entweder als allgemeines Wohngebiet oder als Mischgebiet betrachtet. Aus dem Gutachten geht hervor, dass im Zusammenhang mit dem Haltepunkt keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind. (vgl. schalltechnisches Gutachten, nts von 2023)	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
3.4.6		Es wird darauf hingewiesen, dass in der Bürgeranhörung im Februar 2023 von den nördlichen Anliegern eine Anbindung der vorhandenen Gartentörchen an den Bahnhof Wolbeck angeregt worden sei. Dies sei im Plan nicht umgesetzt worden.	Die öffentliche Grünfläche, die an die betreffenden Grundstücke angrenzt, dient unter anderem zur Entwässerung der Verkehrsfläche und wird in diesem Zusammenhang modelliert. Eine Zuwegung zu den privaten Gärten steht dieser Planung entgegen.	Der Stellungnahme, die Zuwegungen zu den privaten Gärten von der öffentlichen Grünfläche aus zu ermöglichen, wird nicht gefolgt. Beschlussvorschlag 1.1.1
3.4.7		Es wird darauf hingewiesen, dass bereits in der Bürgeranhörung die Befürchtung geäußert worden sei, dass auf der bisherigen Brachfläche zukünftig Vandalismus, Lärm und Müll vorkommen werden. Es wird deshalb angeregt, dass für den Ausbau der Fläche die Schaffung von Unterflurcontainern und gleichzeitige Kontrolle durch das Ordnungsamt zu berücksichtigen.	Die Kontrolle des öffentlichen Raumes liegt in der Zuständigkeit des Ordnungsamtes und ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Darüber hinaus entsteht im Gegensatz zu der heutigen Brachfläche eine eindeutige Flächenzuweisung und eine geordnete Nutzung, was eine städtebauliche Auswertung bedeutet. Die Ausgestaltung der Fläche im Detail erfolgt im Rahmen der Ausbauplanung und ist nicht Inhalt des Bebauungsplans.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.4.8		Es wird darauf hingewiesen, dass aktuell im Umfeld zum zukünftigen Bahnhof Entsorgungscontainer für Bekleidung und Schuhe aufgestellt seien. Es wird angeregt, auch in Zukunft Entsorgungsmöglichkeiten anzubieten.	Die benannten Container liegen nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans. Eine alternative Standortsuche liegt in der Zuständigkeit der Betreiber.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.4.9		Es wird darauf hingewiesen, dass den veröffentlichten Unterlagen nicht zu entnehmen sei, wann die Realisierung der Planung erfolgt. Es sei davon auszugehen, dass die Anlieger während dieser Baumaßnahme erheblich durch Lärmimmissionen belästigt würden. Außerdem wird gefordert, dass ein Gutachter die Auswirkungen der Bodenerschütterungen durch die Baumaßnahmen untersucht und bewerten soll.	Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des Haltepunktes. Eine Zeitplanung der Baumaßnahme kann frühestens nach dem Beschluss zur Ausbauplanung durch das Amt für Mobilität und Tiefbau genannt werden. Bei den angestrebten Baumaßnahmen handelt es sich um gängige Straßenbaumaßnahmen. Eine geforderte	Der Stellungnahme, ein Gutachten zur Bewertung der Auswirkungen durch die geplanten Baumaßnahmen zu erstellen, wird nicht gefolgt. Beschlussvorschlag 1.1.5

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
			gutachterliche Betrachtung mit Blick auf Bodenerschütterungen ist nicht erforderlich.	
3.4.10		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass in den nördlichen Gärten häufig mehrere Fledermäuse zu sehen und deshalb Nistplätze in der Umgebung zu vermuten seien. Hier sei ein deutliches Augenmerk darauf zu legen, dass auch zukünftig die Fledermäuse nicht vertrieben werden.</p> <p>Außerdem wird darauf hingewiesen, dass die Ausgleichsflächen für den Bebauungsplan zu weit vom Plangebiet entfernt und nicht für den Ausgleich geeignet seien.</p>	<p>In der Artenschutzprüfung (Stufe II) wurden die artenschutzrechtlichen Belange im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens untersucht. Es konnten keine Fledermausquartiere nachgewiesen werden. Dennoch enthält der Bebauungsplan folgenden Hinweis:</p> <p>„Kommt es zu einem Eingriff in den Baumbestand und ggf. Entfernung von potenziellen Baumhöhlenquartieren, sind Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Falls ein Fledermausbesatz festgestellt werden sollte, ist die Umsetzung von CEF-Maßnahmen (Aufhängen von entsprechenden Ersatzquartieren) notwendig. Die Gehölzbeseitigung hat unter ökologischer Baubegleitung zu erfolgen.“</p>	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.4.11		Es wird angeregt, die vorgesehenen Baumplantungen im Sinne des Schallschutzes als Baumspalier umzusetzen und Laubboxen einzuplanen, um das in die Gärten fallende Lau zu entsorgen.	Der Bebauungsplan trifft keine Festsetzungen zu Baumplantungen. Diese werden im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert. Für die öffentliche Grünfläche sowie die öffentlichen Verkehrsflächen erfolgt durch die Stadt Münster eine Instandhaltung.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.4.12		Es wird angeregt, mehr Stellplätze für PKW und Lastenräder anzubieten.	Am Haltepunkt Wolbeck sind insgesamt 14 Pkw-Stellplätze geplant. Dabei handelt es sich um einen Mischangebot an Stellplätzen wie Carsharing, Behindertenstellplätzen und Stellplätzen mit E-Ladesäulen. 6 Stellplätze stehen allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung wobei diese nicht zeitlich begrenzt sind und eher für Pendler gedacht sind.	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
			Bei dieser Planung handelt es sich um eine Angebotsplanung. Bezüglich einer zukünftigen Auslastung wurden vom Gutachter plausible Annahmen getroffen.	
	3.4.13	Es wird darauf hingewiesen, dass die Anregungen im Rahmen der Beteiligung zum Planfeststellungsverfahren bisher unbeantwortet geblieben seien.	Der Umgang mit den Stellungnahmen der Planfeststellung liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Münster und ist deshalb nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu behandeln.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.4.14	Es wird darauf hingewiesen, dass die Anregungen im Rahmen der Bürgeranhörung während der Offenlage mit der Anmerkung versehen worden seien, dass diese in einer weiteren Planungsphase geprüft werden sollen.	Alle Anregungen aus der Bürgeranhörung werden vor der Offenlage geprüft und evtl. berücksichtigt. Da der Rat der Stadt Münster über die Abwägungen aller eingegangenen Stellungnahmen entscheidet, erfolgt eine Beantwortung erst nach Satzungsbeschluss.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.5	Private Stellungnahme vom 30.07.2024			
	3.5.1	Es wird darauf hingewiesen, dass auf die schriftliche Einwendung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens keine Rückmeldung erfolgt sei. Es sei nicht nachvollziehbar, dass nun Bebauungspläne geändert würden, ohne dass ein Planfeststellungsbeschluss vorläge.	Die Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind in ebendiesem zu behandeln. Im Sinne der Verfahrensbeschleunigung erfolgt die Aufstellung des Bebauungsplans parallel zum Planfeststellungsverfahren. Die Abstimmung der jeweiligen Planungen erfolgt dabei fortlaufend.	Der Stellungnahme, den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zur Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs zu treffen, wird nicht gefolgt. Beschlussvorschlag 1.1.3
	3.5.2	Es wird darauf hingewiesen, dass eine Planrechtfertigung für das Vorhaben nur gegeben sei, wenn das Vorhaben aus Gründen des Allgemeinwohls objektiv erforderlich sei. Hier sprächen weiterhin gewichtige Ar-	Die rechtliche Grundlage, um einen Bebauungsplan zu ändern oder aufzustellen ergibt sich aus § 1 Abs. 3	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
		<p>gumente dafür, dass eine Erforderlichkeit des Vorhabens aus Gründen des Allgemeinwohls nicht (mehr) bestehe.</p>	<p>BauGB: „Die Gemeinden haben die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist [...]“</p> <p>Das Planungserfordernis ergibt sich daraus, dass die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des verkehrstechnischen Entwurfes ohne den Bebauungsplan nicht gegeben sind. Das öffentliche Interesse wird darüber hinaus in der städtebaulichen Begründung dargelegt.</p>	
3.5.3		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass mit der Reaktivierung der WLE-Strecke das bestehende Verkehrsangebot verschlechtert würde, da die Busse R 32 (Regionalbus) und S 30 (Schnellbus) ersatzlos gestrichen würden und auch für die Buslinie 8 eine neue Streckenführung geplant sei.</p>	<p>Durch die Einführung des Schienenpersonenverkehrs ist eine Veränderung im bestehenden Linienbusangebot zu erwarten. Die übergeordneten Fragestellungen zur Entwicklung des ÖPNV werden nicht im Rahmen des Bebauungsplans untersucht oder bewertet.</p>	<p>Keine Beschlussfassung erforderlich.</p>
3.5.4		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass der NWL auf ein finanzielles Fiasko zusteure. Schon 2023 seien die Betriebsleistungen nicht mehr gesichert. Darum wird sich erkundigt, warum Bebauungspläne geändert werden würden, wenn keine Finanzierung dieser Reaktivierung gesichert sei.</p>	<p>Die Prüfung der Finanzierbarkeit liegt in der Zuständigkeit der WLE. Seitens der WLE wird das Verfahren fortgeführt. Derzeit liegen keine Erkenntnisse vor, dass das Projekt aufgrund einer möglichen fehlenden Finanzierbarkeit nicht weitergeführt wird.</p>	<p>Der Stellungnahme, den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zur Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs zu treffen, wird nicht gefolgt.</p> <p>Beschlussvorschlag 1.1.3</p>
3.5.5		<p>Es wird eine aktuelle NKU (Nutzen-Kosten-Untersuchung) gefordert, da durch die Verlängerung der Bahnstrecke bis Lippstadt alle Zahlen der NKU-hinfällig seien.</p>	<p>Die Kosten-Nutzen-Untersuchung liegt in der Zuständigkeit der WLE und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p>	<p>Keine Beschlussfassung erforderlich.</p>

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
	3.5.6	Es wird darauf hingewiesen, dass die Schalltechnische Untersuchung vom 10.01.2023 fehlerhaft sei und keine höheren Fahrgastzahlen und somit längere Züge berücksichtige.	Die den Bahnbetrieb betreffenden Eingangsdaten für das im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erarbeitete Schallgutachten wurde von der WLE zur Verfügung gestellt. In diesem Zusammenhang hat eine Plausibilitätsprüfung der Ergebnisse durch den Gutachter stattgefunden. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass die zu Grunde gelegten Daten nicht belastbar sind.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.5.7	Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Planfeststellung nur eine FFH-Vorprüfung erfolgt sei, obwohl von einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebiets "Wolbecker Tiergarten" auszugehen sei, sodass eine. vollständige FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen sei.	Da der Geltungsbereich des Bebauungsplans in einer Entfernung von rund 260 m westlich des FFH-Gebietes Wolbecker Tiergarten (DE-4012-301), wurde eine FFH-Vorprüfung erarbeitet. Ergebnis dieser FFH-Vorprüfung ist, dass aufgrund der Art des Vorhabens, des gegenwärtigen Zustands des Gebietes insgesamt und im potentiellen Einwirkungsbereich, der Verbreitung von FFH-Lebensraumtypen sowie der vorhabenspezifischen potentiellen Wirkungen und Wirkreichweiten insgesamt Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile des FFH-Gebietes DE-4012-301 „Wolbecker Tiergarten“ durch das Vorhaben ausgeschlossen werden können. Somit ergeben sich im Bebauungsplanverfahren keine weiteren Überprüfungsbedarfe.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.5.8	Es wird darauf hingewiesen, dass die Anzahl der Züge tags/nachts falsch übernommen worden sei sowie veraltete Fahrgastannahmen zugrunde lägen.	Die den Bahnbetrieb betreffenden Eingangsdaten für das im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erarbeitete Schallgutachten wurde von der WLE zur Verfügung gestellt. In diesem Zusammenhang hat eine Plausibilitätsprüfung der Ergebnisse durch den Gutachter stattgefunden. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass die zu Grunde gelegten Daten nicht belastbar sind.	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
	3.5.9	Es wird darauf hingewiesen, dass keine Betonschwel- lenzuschläge berücksichtigt worden sein.	Die Betonschwellen betreffen die Gleisanlagen und den Bahnbetrieb. Deshalb wird auf das schalltechnische Gutachten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens verwiesen. Die den Bahnbetrieb betreffenden Eingangs- daten wurden durch den Gutachter für das Bebauungs- planverfahren übernommen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.5.10	Es wird darauf hingewiesen, dass die Fassadenaus- richtung der Messpunkte in der schalltechnischen Un- tersuchung unklar sei.	Die untersuchten Immissionsorte wurden in dem Gut- achten in einer Kartendarstellung (Anhang 1) verortet und im Anhang 3 und 4 des Gutachtens mit Hinweisen zur Richtung erläutert.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.5.11	Es wird darauf hingewiesen, dass Angaben für Zu- schläge der Bahnübergänge fehlen.	Im schalltechnischen Gutachten wird auf S. 15 unter C1 erläutert, dass Bahnübergänge vorhanden sind und gem. Schall 03 berücksichtigt wurden.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.5.12	Es wird darauf hingewiesen, dass die Zuglänge falsch übernommen worden sei.	Siehe Punkt 3.2.23	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.5.13	Es wird darauf hingewiesen, dass Isophonenkarten fehlen.	Siehe 3.2.25	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.5.14	Es wird darauf hingewiesen, dass die Schienenstegab- schirmung Fehlerhafte Berücksichtigung worden sei.	Die Schienenstegabschirmung betrifft die Gleisanlagen. Deshalb wird auf das schalltechnische Gutachten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens verwiesen. Die den Bahnbetrieb betreffenden Eingangsdaten wur- den durch den Gutachter für das Bebauungsplanverfah- ren übernommen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.5.15	Es wird darauf hingewiesen, dass die Außenwohnbe- reiche nicht berücksichtigt worden seien.	In der schalltechnischen Untersuchung wurden keine Außenwohnbereiche untersucht. Diese wurden in der	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
			ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme betrachtet. vgl. schalltechnische Stellungnahme vom 21.12.2023).	
	3.5.16	Es wird darauf hingewiesen, dass die Anzahl der betroffenen Wohneinheiten im Abschnitt 10 nicht plausibel sei.	Da weder in der Begründung zum Bebauungsplan noch im schalltechnischen Gutachten Abschnitte beschrieben werden, ist davon auszugehen, dass der Einwender das Gutachten zur Planfeststellung meint. Daher wird auf das Planfeststellungsverfahren verwiesen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.5.17	Es wird darauf hingewiesen, dass die Planfeststellungsunterlagen auch in Form des Deckblatts an erheblichen Mängeln leiden würden, die grundsätzlich eine Überarbeitung erfordern. Eine Änderung der Bebauungspläne sollte aus diesen Gründen zur jetzigen Zeit nicht stattfinden.	Das Planfeststellungsverfahren liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Münster. Da zum jetzigen Zeitpunkt kein Grund zur Annahme vorliegt, dass das Planfeststellungsverfahren nicht weitergeführt wird, wird das Bebauungsplanverfahren weiterbearbeitet.	Der Stellungnahme, den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zur Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs zu treffen, wird nicht gefolgt. Beschlussvorschlag 1.1.3
3.6	Private Stellungnahmen vom 01.08.2024			
	3.6.1	Es wird darauf hingewiesen, dass mit der neuen Straßenführung unnötigerweise eine Straßenversiegelung vorgenommen würde, die trotz jeglichen Bedarfes nicht zu begründen sei.	Da zwischen Bus und Bahn eine Verknüpfung erreicht werden soll, ist eine Bus-Haltestelle am WLE-Haltepunkt Wolbeck erforderlich. Eine Wendeanlage für den Bus ist an dieser Stelle nicht zweckmäßig und ein Anschluss an den bestehenden Straßenstich „Am Steintor“ stellt die Erschließungsvariante mit der geringsten Bodenversiegelung dar.	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
3.6.2		Es wird darauf hingewiesen, dass der geplante Haltepunkt der WLE Wolbeck über das vorhandene Straßennetz zu erreichen sei.	Planungsziel des Bebauungsplans ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung des Haltepunktes inkl. Leezenboxen, PKW-Stellplätze sowie eine Zuwegung. Um diese, im zu beschließenden verkehrstechnischen Entwurf festgelegten Bereiche zu schaffen, ist der vorliegende Bebauungsplan erforderlich..	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.6.3		Es wird darauf hingewiesen, dass der zusätzliche Beförderungsbedarf auf der geplanten Strecke nicht ersichtlich sei.	Die Überprüfung der Erforderlichkeit der WLE-Strecken-Reaktivierung ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung und wird im Planfeststellungsverfahren erörtert.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.6.4		Es wird darauf hingewiesen, dass die Erschließung des Ortskernes Wolbeck durch die Streckenführung ausgeschlossen würde.	Die verkehrlichen Auswirkungen des Planfeststellungsverfahrens sind nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Dies ist den Unterlagen zur Planfeststellung zu entnehmen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.6.5		Es wird darauf hingewiesen, dass eine erhebliche Ruhestörung der anliegenden Grundstücke durch die neue Straßenführung nicht auszuschließen sei.	Die Auswirkungen des Bebauungsplanverfahrens werden im schalltechnischen Gutachten sowie in einer ergänzenden schalltechnischen Stellungnahme untersucht. Lediglich an dem Immissionsort an der Hiltruper Straße 21 zeigen sich zusätzlich zu den Überschreitungen an der Fassade auch für den Außenwohnbereich des 2. Obergeschosses (Balkone) Überschreitungen der Grenzwerte in der Betrachtung als Allgemeines Wohngebiet um 3 dB(A) im relevanten Tagzeitraum.	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
3.7	Private Stellungnahme vom 05.08.2024			
	3.7.1	Es wird darauf hingewiesen, dass durch den Verkehr auf der Hiltruper Straße sowie die Belieferung und den Betrieb der nahegelegenen Supermärkte bereits eine erhöhte Lärmbelastung bestehe, die in dem Gutachten nicht ausreichend berücksichtigt worden sei.	Im schalltechnischen Gutachten wird im Kapitel 6 erörtert, inwieweit sich die Lärmemissionen durch den planbedingten Mehrverkehr verändert. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass der planbedingte Mehrverkehr nicht wahrnehmbar sein wird. Der Supermarkt liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Da sich die Untersuchung der Auswirkungen der Planung des Haltepunktes nur der Verkehrslärm relevant ist, ist der Supermarkt nicht als Lärmvorbelastung zu betrachten.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.7.2	Es wird darauf hingewiesen, dass neben dem bereits vorhandenen Verkehr auf der Hiltruper Straße durch die Realisierung der vorliegenden Planung der Bahnverkehr, der Busverkehr und der PKW-Verkehr als Lärmquellen hinzukämen.	Der aus der Planung resultierende zusätzliche Verkehrslärm wurde in dem öffentlich ausgelegten Gutachten betrachtet und bewertet.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.7.3	Es wird darauf hingewiesen, dass die Anzahl und Länge der Züge im Schallgutachten anders angegeben worden seien als tatsächlich vorgesehen. Außerdem sei die Lärmbelastungen durch Bahnübergänge, geplanten Güterverkehr und geplante Rangierfahrten nicht einkalkuliert worden.	Die den Bahnbetrieb betreffenden Eingangsdaten für das im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erarbeitete Schallgutachten wurde von der WLE zur Verfügung gestellt. In diesem Zusammenhang hat eine Plausibilitätsprüfung der Ergebnisse durch den Gutachter stattgefunden. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass die zu Grunde gelegten Daten nicht belastbar sind. Siehe auch 3.2.24	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.7.4	Es wird darauf hingewiesen, dass durch vorliegende Planung eine massive Lärmbelastung im Gebäude sowie im Garten zu befürchten sei. Daraus resultiere	Das betreffende Grundstück wurde in dem schalltechnischen Gutachten betrachtet. In dem Gutachten wird die Unbedenklichkeit nachgewiesen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
		eine Gesundheitsgefährdung sowie eine deutliche Minderung der Lebensqualität und des Immobilien- und Grundstückwertes.		
	3.7.5	Es wird angeregt, von der Busdurchfahrt von der Hiltruper Straße zu Am Steintor abzusehen, da der Busverkehr auf der Strecke der R32 von Albersloh nach Wolbeck seitens der Verkehrsgesellschaft eingestellt werden sollte, wenn der Bahnbetrieb aufgenommen wird.	Die Planungen zum Busverkehr sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens und liegen in der Zuständigkeit der Busverkehrsunternehmen. Eine Abfrage der zukünftigen Entwicklungen des Busverkehrs ist erfolgt.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.7.6	Es wird angeregt, dass der Bus den geplanten Kreisverkehr Hiltruper Straße/Zumbusch Straße als Wendemöglichkeit nutzt. So könne der Baumbestand im Plangebiet erhalten werden.	Der Bebauungsplan setzt überwiegend Verkehrsfläche fest, die auf der Grundlage des verkehrstechnischen Entwurfs dimensioniert ist. Die Stadt Münster versucht die ideale Bus/Schienen Verknüpfung zu erreichen. Nicht nur das Wenden der Linien ist wichtig, sondern auch die Möglichkeit für den Bus eine Pause einzulegen. Somit handelt es sich bei dem Haltepunkt um eine Endhaltestelle mit Warteposition. Die Eingriff-/Ausgleichsbilanzierung und die Kompensationsmaßnahmen sind dem Umweltbericht zu entnehmen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.7.7	Es wird angeregt, dass für das Grundstück des Einwenders angemessene Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden, in Form von Schallschutzfenstern sowie einer Lärmschutzwand, welche auf dem angrenzenden Grundstück außerhalb des Grünstreifens angebracht werden sollte.	In dem schalltechnischen Gutachten wird die Unbedenklichkeit der Planung für das betreffende Grundstück nachgewiesen. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ist nicht gegeben.	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
3.8	Private Stellungnahme vom 06.08.2024			
	3.8.1	Es wird darauf hingewiesen, dass den Planunterlagen nicht zu entnehmen sei, welche Bauhöhe die Leezenboxen bzw. die Toilette für den Busfahrer haben. Es wird angeregt, den verkehrstechnischen Entwurf in höherer Auflösung zum Download bereit zu stellen.	Der Bebauungsplan setzt nur die öffentlichen Grünflächen sowie die Verkehrsflächen fest. Die Planungen des Amtes für Mobilität und Tiefbau bauen darauf auf und werden aktuell noch konkretisiert. Der in der Begründung dargestellte verkehrstechnische Entwurf dient nur zum besseren Verständnis und ist nicht Teil des Bebauungsplans.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.8.2	Es wird angeregt, mehr PKW-Stellplätze vorzusehen.	Der Bebauungsplan setzt keine Stellplätze fest, sondern schafft den Rahmen innerhalb dessen das Amt für Mobilität und Tiefbau flexibel die Ausbauplanung erarbeiten kann. Bei der Konzeption des verkehrstechnischen Entwurfes wurden in Abstimmung mit der WLE plausible Annahmen der Stellplatzbedarfe getroffen. Die Anzahl der Stellplätze ergibt sich außerdem aufgrund der verfügbaren Flächen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.8.3	Es wird darauf hingewiesen, dass in der Mitschrift zur Bürgeranhörung bereits Planungsfragen geäußert worden seien, die sich nicht im aktuellen Planungsstand widerspiegeln.	Die Anregungen im Rahmen der Bürgeranhörung werden durch das Stadtplanungsamt in Abstimmung mit dem Amt für Mobilität für Tiefbau abgewogen. Eine Anregung führt nicht zwangsläufig zur Anpassung der Planung. Das Ergebnis der Abwägung ist diesem Dokument zu entnehmen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.8.4	Es wird angeregt, die vorgesehene Toilette für die Busfahrer in die dort vorhandene Leezenboxen zu integrieren.	Da die Leezenboxen in der Regel standardisiert sind, kann eine angeregte individuelle Planung nicht erfolgen. Darüber hinaus ist die Gestaltung der Leezenboxen so-	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
			wie der Busfahrertoilette ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans und wird im Rahmen der Ausbauplanung konkretisiert.	
3.8.5		Es wird darauf hingewiesen, dass den veröffentlichten Unterlagen keine Größen für die Leezenboxen zu entnehmen sei.	Der Bebauungsplan setzt zwar die erforderlichen Flächen für die Leezenboxen in Form von öffentlichen Verkehrsflächen fest. Allerdings beinhaltet der Bebauungsplan nicht die konkrete Planung der Leezenboxen. Diese erfolgt im Rahmen der noch laufenden Ausführungsplanung durch das Amt für Mobilität und Tiefbau.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.8.6		Es wird angeregt, die am Haltepunkt vorgesehene Beleuchtung als adaptive Beleuchtung umzusetzen, auch mit Blick auf den Einfluss der Lichtemissionen für Insekten.	Der Bebauungsplan beinhaltet keine Festsetzungen zur Beleuchtung des Haltepunktes. Diese wird im Rahmen der Ausbauplanung konkretisiert. Allerdings beinhaltet der Bebauungsplan folgenden Hinweis: „Um die Beeinträchtigung von Insekten und Fledermäusen zu minimieren, sind geschlossene Lampenkörper zu verwenden. Bei der Wahl der Beleuchtung ist auf die Vermeidung von Streulicht zu achten. Es sind insekten- und fledermausfreundliche Leuchtmittel zu verwenden (mit einer Hauptintensität des Spektralbereiches über 500 nm bzw. maximalen UV-Licht-Anteil von 0,02 %, bspw. LED-Leuchten mit einer geeigneten insektenfreundlichen Farbtemperatur CCT von < 3000 K).“	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.8.7		Es wird darauf hingewiesen, dass aus den veröffentlichten Unterlagen nicht hervorgeht, wie der Lärmschutz erfolge.	Die Grenzwerte werden für das betreffende Grundstück des Einwenders eingehalten. Es ergibt sich kein Anspruch auf Lärmvorsorge i.S.d. 16. BImSchV. (vgl. städtebauliche Begründung sowie schalltechnische Stellungnahme, nts vom 21.12.2023).	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
3.8.8		Es wird darauf hingewiesen, dass innerhalb der schalltechnischen Untersuchung Bereiche als Gewerbegebiete bewertet worden seien, die allerdings reine Wohngebiete seien. Den Unterlagen nach würden aber deutlich zu hohe Immissionswerte für ein Wohngebiet erwartet.	Die umliegende Bebauung wird in der schalltechnischen Untersuchung sowie in der ergänzenden Stellungnahme differenziert betrachtet. Die Gebiete der untersuchten Immissionsorte wurde entweder als allgemeines Wohngebiet oder als Mischgebiet betrachtet. Aus dem Gutachten geht hervor, dass im Zusammenhang mit dem Haltepunkt keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.8.9		Es wird darauf hingewiesen, dass in der Bürgeranhörung im Februar 2023 von den nördlichen Anliegern eine Anbindung der vorhandenen Gartentörchen an den Bahnhof Haltepunkt Wolbeck angeregt worden sei. Dies sei im Plan nicht umgesetzt worden.	Die öffentliche Grünfläche dient unter anderem zur Entwässerung der Verkehrsfläche und wird in diesem Zusammenhang modelliert. Eine Zuwegung zu den privaten Gärten steht dieser Planung entgegen.	Der Stellungnahme, eine Zuwegung zu den nördlich der öffentlichen Grünfläche gelegenen Gärten zu erhalten, wird nicht gefolgt. Beschlussvorschlag 1.1.1
3.8.10		Es wird darauf hingewiesen, dass den veröffentlichten Unterlagen nicht zu entnehmen sei, wann die Realisierung der Planung erfolgt. Es sei davon auszugehen, dass die Anlieger während dieser Baumaßnahme erheblich durch Lärmimmission belastet würden. Außerdem wird gefordert, dass ein Gutachter die Auswirkungen der Bodenerschütterungen durch die Baumaßnahmen untersucht und bewertet soll.	Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des Haltepunktes. Eine Zeitplanung der Baumaßnahme kann frühestens nach dem Beschluss zur Ausbauplanung durch das Amt für Mobilität und Tiefbau genannt werden. Bei den angestrebten Baumaßnahmen handelt es sich um gängige Straßenbaumaßnahmen. Eine geforderte gutachterliche Betrachtung mit Blick auf Bodenerschütterungen ist nicht erforderlich.	Der Stellungnahme, ein Gutachten zur Bewertung der Auswirkungen durch die geplanten Baumaßnahmen zu erstellen, wird nicht gefolgt. Beschlussvorschlag 1.1.5
3.8.11		Es wird darauf hingewiesen, dass aus den Plänen die Position der Baumpflanzung nicht hervorgehe und nicht klar sei, wie das Laub entsorgt werde.	Der Bebauungsplan trifft keine Festsetzungen zu Baumpflanzungen. Diese werden im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert. Für die öffentliche Grünfläche sowie die öffentlichen Verkehrsflächen erfolgt durch die Stadt Münster eine Instandhaltung.	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
	3.8.12	Es wird darauf hingewiesen, dass die Anregungen im Rahmen der Bürgeranhörung während der Offenlage mit der Anmerkung versehen worden seien, dass diese in einer weiteren Planungsphase geprüft werden sollen.	Alle Anregungen aus der Bürgeranhörung werden vor der Offenlage geprüft und evtl. berücksichtigt. Da der Rat der Stadt Münster über die Abwägungen aller eingegangenen Stellungnahmen entscheidet, erfolgt eine Beantwortung erst nach Satzungsbeschluss.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.9	Private Stellungnahme vom 07.08.2024			
	3.9.1	Es wird darauf hingewiesen, dass die Haltepunkte, d.h. auch das Plangebiet des Bebauungsplans, zu den genehmigungspflichtigen Betriebsanlagen eines Schienenwegs gehöre und sind somit im Wege eines Planfeststellungsverfahrens nach § 18 AEG (hier bei der Bezirksregierung) vom Vorhabenträger einzureichen sei. Somit habe die Stadt Münster kein Planungsrecht für die Haltepunkte über die Aufstellung eines Bebauungsplans.	<p>Im Geltungsbereich der Planfeststellung und somit in der Zuständigkeit der Bezirksregierung Münster liegen die Gleisanlagen sowie die Bahnsteige inklusive Rampen an den Haltepunkten.</p> <p>In der Zuständigkeit der Stadt Münster stehen die darüberhinausgehende Ausstattung, Stellplätze und öffentliche Verkehrsflächen. Daher wird dieser Bebauungsplan durch die Stadt Münster aufgestellt.</p> <p>Wesentlicher Begriff aus der Stellungnahme ist „Betriebsanlagen“. Darunter fallen nicht die Inhalte des vorliegenden Bebauungsplans, da diese nicht dem Betrieb, sondern der Verknüpfung mit den umliegenden städtebaulichen Strukturen dienen.</p>	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.9.2	Es wird darauf hingewiesen, dass die Gleisanlage noch nicht planfestgestellt sei. Der Bebauungsplan greife hier also der notwendigen Planfeststellung zur Reaktivierung der Bahnstrecke vor. Es sei zweifelhaft, ob insoweit überhaupt eine Planrechtfertigung vorliegt.	<p>Die rechtliche Grundlage, um einen Bebauungsplan zu ändern ergibt sich aus § 1 Abs 3 BauGB: „Die Gemeinden haben die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist [...]“</p> <p>Das Planungserfordernis ergibt sich daraus, dass die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des verkehrstechnischen Entwurfes ohne den Bebauungsplan nicht gegeben sind.</p>	<p>Der Stellungnahme, den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zur Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs zu treffen, wird nicht gefolgt.</p> <p>Beschlussvorschlag 1.1.3</p>

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
			<p>Im Sinne der Verfahrensbeschleunigung erfolgt die Aufstellung des Bebauungsplans parallel zu dem Planfeststellungsverfahren. Die Abstimmung der jeweiligen Planungen erfolgt dabei fortlaufend.</p>	
3.9.3		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass laut Schallgutachten - in Übereinstimmung mit der schalltechnischen Untersuchung im Planfeststellungsverfahren - davon ausgegangen würde, dass das nördlich an den Haltepunkt angrenzende Siedlungsgebiet (Hiltruper Str. 21 - 21f), das unbeplant ist, als Mischgebiet einzuordnen sei.</p> <p>Laut Schallgutachten wird - in Übereinstimmung mit der schalltechnischen Untersuchung im Planfeststellungsverfahren - davon ausgegangen, dass das nördlich an den Haltepunkt angrenzende Siedlungsgebiet (Hiltruper Str. 21 - 21f), das unbeplant ist, als Mischgebiet einzuordnen ist. Dies habe zur Folge, dass dort nach dem 16. BImSchG höhere Grenzwerte für Verkehrswege zulässig seien als in einem reinen Wohngebiet. Im Schallgutachten sei darauf verwiesen worden, dass es sich bei der vorhandenen Bebauung eigentlich nur um Wohngebäude handelt, man sich aber an den Vorgaben des FNP orientiere.</p> <p>Es wird gefordert die Werte von reinen Wohngebieten im Gutachten für diesen Bereich zu berücksichtigen.</p>	<p>Analog zu der Betrachtung der schalltechnischen Untersuchung, die im Rahmen der Planfeststellung erarbeitet wurde, wurde auch im Gutachten zum Bebauungsplan eine Einordnung als Mischgebiet vorgenommen. Der Immissionsgrenzwert für Mischgebiete wird an allen betrachteten Immissionsorten unterschritten.</p> <p>Auf Basis der in der Offenlage gem. § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Hinweise, Bedenken und Anregungen aus der Öffentlichkeit ist vom Ingenieurbüro nts eine ergänzende lärmtechnische Stellungnahme verfasst worden (mit Stand von 21.12.2023). In dieser findet eine Auseinandersetzung mit den anzusetzenden Grenzwerten statt. Werden die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete angenommen, ergibt sich für das Gebäude Hiltruper Straße 21 sich ein Anspruch auf Lärmvorsorge i.S.d. 16. BImSchV.</p>	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.9.4		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Pegel vom Schienenlärm und die Busdurchfahrt am Haltepunkt zusammen betrachtet werden müssen und nicht gesondert.</p>	<p>Maßgebend ist allein der Beurteilungspegel des von dem neu zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms. Die Bildung von Summenpegeln kann geboten sein, wenn der neue oder zu ändernde</p>	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
			<p>dernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen durch andere Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einer Beeinträchtigung der Substanz des Eigentums verbunden ist. Beide Verkehrsarten liegen unterhalb der Grenzwerte und die Zusatzbelastung durch den Verkehr ist so gering, dass sie als solche nicht wahrgenommen wird. Die Bildung von Summenpegeln ist daher nicht erforderlich.</p>	
3.9.5		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass der Jugendclub Bahnhof Wolbeck als Lärmquelle berücksichtigt werden müsse.</p>	<p>Siehe 3.2.28</p>	<p>Keine Beschlussfassung erforderlich.</p>
3.9.6		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass in der schalltechnischen Untersuchung Zuglängen von 35 m angesetzt wurden, obwohl bereits Züge mit einer Länge von 55 m bestellt worden seien. Außerdem seien keine Zuschläge für den Einsatz von Betonschwellen auf Schotter sowie für Bahnübergänge (Petersdamm und Hiltruper Str.) berücksichtigt worden.</p>	<p>Die Berechnungen zum Bebauungsplan wurden mit denselben Zuglängen und mit identischen Emissionspegeln wie in der Planfeststellung der WLE-Bahn vorgenommen. In der Dokumentation der Berechnungsgrundlagen im Anhang 2 des Berichtes vom Büro nts wurden aber noch die Standardwerte der 16. BImSchV mit kürzeren Zuglängen angegeben. Somit handelt es sich um einen Darstellungsfehler im Anhang des Schallgutachtens. Dieser wurde nachträglich korrigiert.</p> <p>Im schalltechnischen Gutachten wird auf S. 15 unter C1 erläutert, dass Bahnübergänge vorhanden sind und gem. Schall 03 berücksichtigt wurden.</p>	<p>Keine Beschlussfassung erforderlich.</p>
3.9.7		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Prognose für 2030 einen 20-Minuten-Takt anstelle eines 20/40-Tak-</p>	<p>Die den Bahnbetrieb betreffenden Eingangsdaten für das im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erarbeitete Schallgutachten wurde von der WLE zur Verfügung</p>	<p>Keine Beschlussfassung erforderlich.</p>

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
		tes zwischen Münster-Wolbeck und Sendenhorst vorsehe und deshalb die Anzahl der Fahrten höher ausfalle als im Gutachten angenommen.	gestellt. In diesem Zusammenhang hat eine Plausibilitätsprüfung der Ergebnisse durch den Gutachter stattgefunden. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass die zu Grunde gelegten Daten nicht belastbar sind.	
3.9.8		Es wird darauf hingewiesen, dass das FFH-Gutachten im Planfeststellungsverfahren auch von einzelnen Fahrten mit Güterzügen ausgehe, die hier überhaupt keinen Niederschlag gefunden haben.	Siehe 3.9.7	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.9.9		Es wird darauf hingewiesen, dass dem Gutachten keine Isophonenkarten beigefügt seien, die Schallausbreitung sei damit nicht nachvollziehbar.	Siehe 3.2.25	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.9.10		Es wird darauf hingewiesen, dass durch jede Kommune einen Lärminderungsplan entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm) aufzustellen sei. Danach müssen Lärmkarten und Lärmaktionspläne für sämtliche Hauptlärmquellen und Ballungsräume aufgestellt werden. Für die reaktivierte Bahnstrecke, die mit einem Betriebsprogramm oberhalb von 80 Zügen in 24 Stunden geplant ist, sei eine Lärmkarte- und ein Lärmaktionsplan aufzustellen. Bei der dort vorzunehmenden Addition der unterschiedlichen Lärmquellen sei davon auszugehen, dass die empfohlenen Richtwerte im Bereich des Haltepunktes deutlich überschritten werden, sodass der Bereich ein potenzieller Sanierungsfall nach der EU Umgebungslärmrichtlinie würde. Vor die-	Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Darüber hinaus verdeutlicht das schalltechnische Gutachten für den Haltepunkt, dass die Auswirkungen des Bebauungsplans unbedenklich sind und aktiver Schallschutz nicht erforderlich ist.	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
		<p>sem Hintergrund solle bei Planung schon jetzt Maßnahmen des aktiven Schallschutzes für die angrenzende Wohnbebauung vorgesehen werden. Dies solle bei der Abwägung der zu berücksichtigenden Interessen bei der Aufstellung des Bebauungsplans berücksichtigt werden.</p>		
3.9.11		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass eine Zeitersparnis durch die Nutzung der Bahn im Vergleich zur bestehenden Buslinie 22 nur dann gegeben sei, wenn die Bustaktung auf die Bahntaktung abgestimmt sei.</p>	<p>Der Betrieb des Busverkehrs sowie die Abstimmung von Bus- und Bahnverkehr sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Bewertung der Vor- und Nachteile der Streckenreaktivierung erfolgt im Planfeststellungsverfahren.</p>	<p>Keine Beschlussfassung erforderlich.</p>
3.9.12		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Buslinien 8 und Linie 18 weiterhin auf der Hiltruper Straße halten sollen, wo bereits im Bestand eine chaotische Verkehrssituation vorläge. Außerdem sei in der Zusammenfassung der Öffentlichkeitsveranstaltung geäußert worden, dass die R32 den Haltepunkt anfahren solle. Die solle nach den bisherigen Plänen zur Reaktivierung überhaupt nicht mehr verkehren.</p>	<p>Der Busbetrieb ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Darüber hinaus liegen die genannten Straßenabschnitte außerhalb des Geltungsbereichs.</p>	<p>Keine Beschlussfassung erforderlich.</p>
3.9.13		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die verkehrlichen Auswirkungen der Planung auf die umliegenden Verkehrsflächen nicht berücksichtigt worden seien. Dies betrifft sowohl die Auswirkungen des Planbedingten Mehrverkehrs sowie die Schrankenschließung.</p>	<p>Im Zusammenhang mit dem Haltepunkt werden 67 PKW-Bewegungen tags und 7 nachts prognostiziert. Diesen Werten stehen auf der Hiltruper Straße (K 36) zwischen dem nördlichen Kreisverkehr und den Einzelhandelseinrichtungen eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 6.500 Kfz/24h und südlich hiervon von 5.600 Kfz/24h gegenüber. Die Auswirkungen der vorliegenden Planung auf den umliegenden Verkehr sind also zu vernachlässigen.</p>	<p>Keine Beschlussfassung erforderlich.</p>

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
			Darüber hinaus sind die Auswirkungen der Streckenreaktivierung und des Bahnbetriebs im Planfeststellungsverfahren zu erörtern und nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens.	
	3.9.14	Es wird darauf hingewiesen, dass die Lärmentwicklung durch den planbedingten Mehrverkehr im Schalltechnischen Gutachten untersucht und berücksichtigt werden sollte.	<p>Die Auswirkungen der Streckenreaktivierung und des Bahnbetriebs sind im Planfeststellungsverfahren zu erörtern und nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Die Auswirkungen des Bebauungsplanverfahrens wurden im schalltechnischen Gutachten sowie in einer ergänzenden schalltechnischen Stellungnahme untersucht.</p> <p>Insbesondere in der ergänzenden Stellungnahme wird verdeutlicht, dass die Fahr- und Parkvorgänge der Pkw in dem Geltungsberreich des Bebauungsplans keinen beurteilungsrelevanten Beitrag zum Gesamtergebnis liefern. Maßgeblich für die Verkehrsräuschsituation ist der Schienenverkehr. (vgl. schalltechnische Stellungnahme vom 21.12.2023, S. 8)</p>	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.9.15	Es wird darauf hingewiesen, dass die vorgesehene Anzahl an PKW-Stellplätzen am Haltepunkt zu niedrig sein.	Siehe 3.4.12	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.10	Private Stellungnahme vom 08.08.2024			
	3.10.1	Es wird angeregt, dass der Bus den geplanten Kreisverkehr Hiltruper Straße/Zumbusch Straße als Wendemöglichkeit nutzt. So könne der Baumbestand im Plangebiet erhalten werden.	Siehe 3.7.6	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
	3.10.2	Es wird darauf hingewiesen, dass die Bushaltestelle am Haltepunkt nicht erforderlich sei, da die Linie 8 weiterhin auf der Hiltruper Straße halten könnte und die Regionale Verkehrsgesellschaft angekündigt habe, dass wenn die WLE reaktiviert ist, die Linie 32 eingestellt werden solle. Die vorliegende Planung Sorge mit der vorgesehenen Bushaltestelle zu einer hohen Lärmbelästigung und für die Eigentümer für wirtschaftliche Nachteile durch Wertminderung und Vermietungsnachteile.	Die Busführung bzw. die Linienplanung ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Die schalltechnische Untersuchung hat die Auswirkungen der Planung untersucht und bewertet. Dort wird die Unbedenklichkeit der Planung nachgewiesen. Die Wertentwicklung der angrenzenden Immobilien ist kein abwägungsrelevanter Belang.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.10.3	Es wird darauf hingewiesen, dass durch vorgesehene Planung bestehende Parkmöglichkeiten für die Anwohner der Stichstraße Am Steintor entfallen würden.	Es besteht kein Anspruch auf kostenfreie PKW-Stellplätze im öffentliche Verkehrsraum. Diese sind auf privatem Grundstück umzusetzen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.10.4	Es wird darauf hingewiesen, dass durch die geplante Durchfahrtsstraße, die an die Straße am Steintor anschließt, die Außenflächen des Jugendzentrums Wolbeck inklusiver der Fahrradständer reduziert werden würden. Das führe zu gefährlichen und unübersichtlichen Situationen bei Jugendveranstaltungen, insbesondere mit Blick auf die Fahrenden Busse. Im Bestand sei die Situation für die Anwohner bereits unzumutbar durch Autos, die auf dem Gehweg parken oder den Motor laufen lassen. Außerdem seien im Bestand schon Belästigungen durch Verunreinigungen der Außenanlagen vorhanden.	Die Planung sieht vor, dass die neue Verkehrsfläche für den Busverkehr an den bestehenden Straßenstich der Straße „Am Steintor“ anknüpft. Dafür wird die bestehende Verkehrsfläche verbreitert und bisherige Brachflächen umgenutzt. Die bisherige Situation wird durch die klare Straßenführung und die Beleuchtung des Haltepunktes eher aufgewertet. Der Vorplatz des Jugendzentrums wird durch die Verbreiterung der Straße etwas reduziert. Dem Jugendzentrum stehen allerdings weiterhin ausreichend Flächen sowie Fahrradständer zur Verfügung. Bei der neu entstehenden verkehrlichen Verbindung für Busse sowie Fuß- und Radverkehr handelt es sich nicht um ein Vorhaben mit erhöhtem Gefahrenpotenzial. Das verantwortungsvolle Verhalten im öffentlichen Raum,	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
			<p>wie es auch im Bestand erforderlich ist, liegt in der Verantwortung der jeweiligen Personen sowie der Veranstalter.</p> <p>Darüber hinaus ist die Art der Nutzung des Jugendzentrums sowie deren Auswirkungen auf die Umgebung nicht Gegenstand der vorliegenden Planung.</p>	
3.11	Private Stellungnahme vom 08.08.2024			
	3.11.1	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Haltepunkte, d.h. auch das Plangebiet des Bebauungsplans, zu den genehmigungspflichtigen Betriebsanlagen eines Schienenwegs gehöre und sind somit im Wege eines Planfeststellungsverfahrens nach § 18 AEG (hier bei der Bezirksregierung) vom Vorhabenträger einzureichen sei. Somit habe die Stadt Münster kein Planungsrecht für die Haltepunkte über die Aufstellung eines Bebauungsplans.</p>	Siehe 3.9.1	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.11.2	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Gleisanlage noch nicht planfestgestellt sei. Der Bebauungsplan greife hier also der notwendigen Planfeststellung zur Reaktivierung der Bahnstrecke vor. Es sei zweifelhaft, ob insoweit überhaupt eine Planrechtfertigung vorliegt.</p>	Siehe 3.9.2	<p>Der Stellungnahme, den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zur Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs zu treffen, wird nicht gefolgt.</p> <p>Beschlussvorschlag 1.1.3</p>

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
3.11.3		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass laut Schallgutachten - in Übereinstimmung mit der schalltechnischen Untersuchung im Planfeststellungsverfahren - davon ausgegangen würde, dass das nördlich an den Haltepunkt angrenzende Siedlungsgebiet (Hiltruper Str. 21 - 21f), das unbeplant ist, als Mischgebiet einzuordnen sei.</p> <p>Laut Schallgutachten wird - in Übereinstimmung mit der schalltechnischen Untersuchung im Planfeststellungsverfahren - davon ausgegangen, dass das nördlich an den Haltepunkt angrenzende Siedlungsgebiet (Hiltruper Str. 21 - 21f), das unbeplant ist, als Mischgebiet einzuordnen ist. Dies habe zur Folge, dass dort nach dem 16. BImSchG höhere Grenzwerte für Verkehrswege zulässig seien als in einem reinen Wohngebiet. Im Schallgutachten sei darauf verwiesen worden, dass es sich bei der vorhandenen Bebauung eigentlich nur um Wohngebäude handelt, man sich aber an den Vorgaben des FNP orientiere.</p> <p>Es wird gefordert die Werte von reinen Wohngebieten im Gutachten für diesen Bereich zu berücksichtigen.</p>	<p>Analog zu der Betrachtung der schalltechnischen Untersuchung, die im Rahmen der Planfeststellung erarbeitet wurde, wurde auch im Gutachten zum Bebauungsplan eine Einordnung als Mischgebiet vorgenommen. Der Immissionsgrenzwert für Mischgebiete wird an allen betrachteten Immissionsorten unterschritten.</p> <p>Auf Basis der in der Offenlage gem. § 3(2) BauGB eingegangenen Hinweise, Bedenken und Anregungen aus der Öffentlichkeit ist vom Ingenieurbüro nts eine ergänzende lärmtechnische Stellungnahme verfasst worden (mit Stand von 21.12.2023). In dieser findet eine Auseinandersetzung mit den anzusetzenden Grenzwerten statt. Werden die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete angenommen, ergibt sich für das Gebäude Hiltruper Straße 21 sich ein Anspruch auf Lärmvorsorge i.S.d. 16. BImSchV.</p>	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.11.4		<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Pegel vom Schienenlärm und die Busdurchfahrt am Haltepunkt zusammen betrachtet werden müssen und nicht gesondert.</p>	<p>Maßgebend ist allein der Beurteilungspegel des von dem neu zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms. Die Bildung von Summenpegeln kann geboten sein, wenn der neue oder zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen durch andere Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einer Beeinträchtigung der Substanz des Eigentums verbunden ist. Beide Verkehrsarten liegen unterhalb der Grenzwerte und die Zusatzbelastung</p>	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
			durch den Verkehr ist so gering, dass sie als solche nicht wahrgenommen wird. Die Bildung von Summenpegeln ist daher nicht erforderlich.	
	3.11.5	Es wird darauf hingewiesen, dass der Jugendclub Bahnhof Wolbeck als Lärmquelle berücksichtigt werden müsse.	Siehe 3.2.28	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.11.6	Es wird darauf hingewiesen, dass in der schalltechnischen Untersuchung Zuglängen von 35 m angesetzt wurden, obwohl bereits Züge mit einer Länge von 55 m bestellt worden seien. Außerdem seien keine Zuschläge für den Einsatz von Betonschwellen auf Schotter sowie für Bahnübergänge (Petersdamm und Hiltruper Str.) berücksichtigt worden.	Siehe 3.9.6	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.11.7	Es wird darauf hingewiesen, dass dem Gutachten keine Isophonenkarten beigefügt seien, die Schallausbreitung sei damit nicht nachvollziehbar.	Siehe 3.2.25	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.11.8	Es wird darauf hingewiesen, dass die Außenwohnbereiche nicht berücksichtigt worden seien.	In der schalltechnischen Untersuchung wurden keine Außenwohnbereiche untersucht. Diese wurden in der ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme betrachtet. vgl. schalltechnische Stellungnahme vom 21.12.2023)	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.11.9	Es wird darauf hingewiesen, dass das Schalltechnische Gutachten wegen nicht korrekter Eingangsparameter zu deutlich zu niedrigen Schallpegeln komme, sodass eine Beeinträchtigung oberhalb der Zumutbarkeitsgrenzen nicht auszuschließen sei. Auf dieser Basis könne daher keine Bewertung der Erforderlichkeit	Die den Bahnbetrieb betreffenden Eingangsdaten für das im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erarbeitete Schallgutachten wurde von der WLE zur Verfügung gestellt. In diesem Zusammenhang hat eine Plausibilitätsprüfung der Ergebnisse durch den Gutachter stattgefunden. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass die zu Grunde gelegten Daten nicht belastbar sind.	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
		oder Entbehrlichkeit von Schallschutzmaßnahmen erfolgen.		
3.11.10		Es wird darauf hingewiesen, dass durch jede Kommune einen Lärminderungsplan entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm) aufzustellen sei. Danach müssen Lärmkarten und Lärmaktionspläne für sämtliche Hauptlärmquellen und Ballungsräume aufgestellt werden. Für die reaktivierte Bahnstrecke, die mit einem Betriebsprogramm oberhalb von 80 Zügen in 24 Stunden geplant ist, sei eine Lärmkarte- und ein Lärmaktionsplan aufzustellen. Bei der dort vorzunehmenden Addition der unterschiedlichen Lärmquellen sei davon auszugehen, dass die empfohlenen Richtwerte im Bereich des Haltepunktes deutlich überschritten werden, sodass der Bereich ein potenzieller Sanierungsfall nach der EU Umgebungslärmrichtlinie würde. Vor diesem Hintergrund solle bei Planung schon jetzt Maßnahmen des aktiven Schallschutzes für die angrenzende Wohnbebauung vorgesehen werden. Dies solle bei der Abwägung der zu berücksichtigenden Interessen bei der Aufstellung des Bebauungsplans berücksichtigt werden.	Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Darüber hinaus verdeutlicht das schalltechnische Gutachten für den Haltepunkt, dass die Auswirkungen des Bebauungsplans unbedenklich sind und aktiver Schallschutz nicht erforderlich ist.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.11.11		Es wird darauf hingewiesen, dass eine Zeitersparnis durch die Nutzung der Bahn im Vergleich zur bestehenden Buslinie 22 nur dann gegeben sei, wenn die Bustaktung auf die Bahntaktung abgestimmt sei.	Der Betrieb des Busverkehrs sowie die Abstimmung von Bus- und Bahnverkehr sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Bewertung der Vor- und	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
			Nachteile der Streckenreaktivierung erfolgt im Planfeststellungsverfahren.	
3.11.12		Es wird darauf hingewiesen, dass die Buslinien 8 und Linie 18 weiterhin auf der Hiltruper Straße halten sollen, wo bereits im Bestand eine chaotische Verkehrssituation vorläge. Außerdem sei in der Zusammenfassung der Öffentlichkeitsveranstaltung geäußert worden, dass die R32 den Haltepunkt anfahren solle. Die solle nach den bisherigen Plänen zur Reaktivierung überhaupt nicht mehr verkehren.	Der Busbetrieb ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Darüber hinaus liegen die genannten Straßenabschnitte außerhalb des Geltungsbereichs.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.11.13		Es wird darauf hingewiesen, dass die verkehrlichen Auswirkungen der Planung auf die umliegenden Verkehrsflächen nicht berücksichtigt worden seien. Dies betrifft sowohl die Auswirkungen des Planbedingten Mehrverkehrs sowie die Schrankenschließung.	Im Zusammenhang mit dem Haltepunkt werden 67 PKW-Bewegungen tags und 7 nachts prognostiziert. Diesen Werten stehen auf der Hiltruper Straße (K 36) zwischen dem nördlichen Kreisverkehr und den Einzelhandelseinrichtungen eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 6.500 Kfz/24h und südlich hiervon von 5.600 Kfz/24h gegenüber. Die Auswirkungen der vorliegenden Planung auf den umliegenden Verkehr sind zu vernachlässigen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.11.14		Es wird darauf hingewiesen, dass die Lärmentwicklung durch den planbedingten Mehrverkehr im Schalltechnischen Gutachten untersucht und berücksichtigt werden solle.	Siehe 3.9.14	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.11.15		Es wird darauf hingewiesen, dass als direkte Anwohner mit erheblicher Belastung durch Lärm, Licht- und Feinstaubemission sowie Müll zu rechnen sei und eine	Das schalltechnische Gutachten für den Haltepunkt verdeutlicht, dass die Auswirkungen des Bebauungsplans unbedenklich sind und aktiver Schallschutz nicht erforderlich ist.	Der Forderung, eine Lärmschutzwand zu errichten, wird nicht gefolgt. Beschlussvorschlag 1.1.6

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Nutzung des Gartens nur mit Einschränkung der Lebensqualität und der Gesundheit möglich sei. Deshalb wird eine Lärmschutzwand gefordert.		
	3.11.16	Es wird darauf hingewiesen, dass während der Bauphase über Jahre mit unzumutbaren Einschränkungen durch Lärm und Erschütterungen zu rechnen sei.	Die Umsetzung des Haltepunktes ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens und liegt in der Zuständigkeit des WLE bzw. des noch zu beauftragenden Bauunternehmens.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.12	Private Stellungnahme vom 11.08.2024			
	3.12.1	Es wird darauf hingewiesen, dass durch den Bahnverkehr Setzrisse am Gebäude entstehen könnten.	Der Bahnbetrieb betrifft das Planfeststellungsverfahren und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Darüber hinaus liegt das betreffende Grundstück nicht im räumlichen Zusammenhang des vorliegenden Bebauungsplans.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.12.2	Es wird darauf hingewiesen, dass eine erhöhte Lautstärke und Störung der nächtlichen Ruhe zu befürchten sei, insbesondere durch Bremsmanöver	In der schalltechnischen Untersuchung wird im Ergebnis dargelegt, dass die Immissionsgrenzwerte von Mischgebieten und allgemeinen Wohngebieten weitestgehend eingehalten werden.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.12.3	Es wird darauf hingewiesen, dass falschen Vorrichtung zur Eindämmung des erheblichen Zugaufkommens nach Maßgabe der TA Lärm NRW gewählt worden seien.	Es ist nicht nachvollziehbar, welche Vorrichtungen gemeint sind. Generell liegt der Bahnbetrieb nicht in der Zuständigkeit der Stadt Münster. Deswegen wird auf das Planfeststellungsverfahren verwiesen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
	3.12.4	Es wird darauf hingewiesen, dass erhebliche Einschränkungen der Grünflächen Nutzung der nördlichen Gärten durch den Zugverkehr zu befürchten seien.	In der schalltechnischen Stellungnahme vom 21.12.2023 wird erläutert, dass mit Ausnahme der Balkone des Gebäudes Hiltruper Straße 21 alle Grenzwerte an den Immissionsorten in den Außenwohnbereichen	Keine Beschlussfassung erforderlich.

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
			eingehalten werden. (vgl. schalltechnischen Stellungnahme vom 21.12.2023, S. 5)	
3.12.5		Es wird darauf hingewiesen, dass von den geplanten Zügen abgewichen und vermehrt Güterzüge genutzt werden könnten.	Der Bahnbetrieb liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Münster. Deswegen wird auf das Planfeststellungsverfahren verwiesen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.12.6		Es wird darauf hingewiesen, dass der Bahnübergang nicht ausreichend geschützt sei.	Der Bahnbetrieb, dazu gehört auch die Planung und Sicherstellung der Sicherheit des Bahnüberganges im Betrieb, liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Münster. Deswegen wird auf das Planfeststellungsverfahren verwiesen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.
3.12.7		Es wird gefordert, dass ein Gutachten des Mauerwerks des betreffenden Wohnhauses auf Kosten der Stadt und mehrere Wiederholungsgutachten, auch auf Kosten der Stadt erstellt werden. Darüber hinaus wird ein Nachweis über die einzuhaltende Geräuschaufkommen gefordert.	Der Bahnbetrieb betrifft das Planfeststellungsverfahren und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Darüber hinaus liegt das betreffende Grundstück nicht im räumlichen Zusammenhang des vorliegenden Bebauungsplans. Das Anliegen ist somit im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorzutragen. Das Geräuschaufkommen ist der schalltechnischen Untersuchung zu entnehmen.	Der Stellungnahme, ein Gutachten zur Bewertung der Auswirkungen durch die geplanten Baumaßnahmen zu erstellen, wird nicht gefolgt. Beschlussvorschlag 1.1.5

4 Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Beteiligungszeitraum vom 03.07.2023 bis einschließlich 11.08.2023

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
4.1	Bezirksregierung Münster: Dezernat 54 (Wasserwirtschaft, einschl. anlagenbezogener Umweltschutz) , Stellungnahme vom 17.07.2023			
		<p>Das Sachgebiet 54.2 -Wasserentnahmen, -schutzgebiete, -versorgung, Grundwasser- gibt folgenden Hinweis: Um zu verhindern, dass aufgrund der Niederschlagswasserableitung des Dachflächenwassers Schwermetalle in das Grundwasser/Gewässer eingetragen werden, sollte im Bebauungsplan festgesetzt werden, dass keine Dacheindeckungen aus unbeschichtetem Metall verwendet werden dürfen.</p>	<p>Der Bebauungsplan trifft keine Festsetzungen zu baulichen Anlagen. Die bauliche Gestaltung der Leezenboxen wird im Rahmen der Ausbauplanung konkretisiert.</p>	<p>Keine Beschlussfassung erforderlich.</p>
4.2	Umweltforum Münster e.V., Stellungnahme vom 27.07.2023			
4.2.1		<p>[...] Das Vorhaben Wolbeck- Hiltruper Straße/ Neuer WLE-Haltepunkt „Wolbeck“ stellt im Sinne der Bundes- wie Landesnaturschutzgesetzes einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Dies gilt insbesondere für den Verlust von Niederschlagswasser, das im Geltungsbereich des B-Planes durch Überbauung offener Flächen sowie Ableitung in die Kanalisation verursacht wird. Überbauung und Ableitung verhindern die Grundwasserneubildung, die bereits heute</p>	<p>Der Bebauungsplan setzt nur öffentliche Grünflächen sowie Verkehrsflächen fest. Die konkreten Fragestellungen der Entwässerung werden durch das zuständige Fachamt bewertet und bearbeitet. Darüber hinaus wird im Umweltbericht auf Seite 16 erläutert: „Durch die zusätzliche Versiegelung und Bebauung wird die Grundwasserneubildungsrate gesenkt. Es sind jedoch weder grundwasserabhängige Biotope, noch ein Wasserschutzgebiet o.ä. betroffen, so dass die Erheblichkeit als gering einzustufen ist.“</p>	<p>Keine Beschlussfassung erforderlich.</p>

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
		<p>und im Hinblick auf den Klimawandel von großer Bedeutung ist. Gemäß § 15 BNatSchG sind Eingriffe zu vermeiden, sodass das Umweltforum Münster im diskutierten B-Plan fordert, die Versickerungsmöglichkeiten zu erhalten. Die ausgewiesenen öffentlichen Grünflächen des B-Planes sind daher entsprechend ihrer Versickerungsrate in ihrer Größe zu dimensionieren oder die versiegelten Flächen sind derart zu verkleinern, dass anfallendes Niederschlagswasser nicht der Kanalisation zugeführt werden muss. Die notwendigen Flächen der Versickerung sind als öffentliche Grünfläche auszuweisen und mit ihren Aufgaben in den textlichen Erläuterungen zu beschreiben. Hier ist ebenfalls festzulegen, dass die Befestigungen der Oberflächen im Bereich der Fahrradbügel, Parkplätze und der Erschließungsstraße für Niederschläge durchlässig zu gestalten sind. Die Dachflächen der Abstellboxen sind zu begrünen. Das anfallende Niederschlagswasser muss vollständig und breitflächig über die belebte Bodenschicht versickert werden, um es gereinigt dem Grundwasser zu zuführen.</p>		
4.2.2		<p>Wir bitten Sie zudem, im Bereich der Fahrradbügel unterhalb des Bahnsteigs und gegenüber der Leezenbox zusätzliche Bäume festzusetzen und zu</p>	<p>Der Bebauungsplan setzt keine Bäume fest. Die genaue Anzahl und Verortung der zu Pflanzenden Bäume wird im Rahmen der Ausbauplanung festgelegt.</p>	<p>Der Stellungnahme, Bäume mit einem Anpflanzgebot festzusetzen, wird nicht gefolgt.</p>

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
		pflanzen. Dies dient der lokalen Klimaverbesserung und der Gestaltung des Raumes.		Beschlussvorschlag 1.1.2
4.3	Stadt Münster: Untere Denkmalbehörde, Stellungnahme vom 31.07.2023			
		<p>Gegen die oben genannten Planungen bestehen aus Sicht der Bodendenkmalpflege keine Bedenken. Innerhalb des Plangebietes befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand keine Bodendenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes NRW. Bei Bodeneingriffen in einer über Jahrhunderte hinweg besiedelten Kulturlandschaft können jedoch jederzeit archäologische Funde und Befunde auftreten sowie neue Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, Mauern, Einzelfunde aber auch Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit und Fossilien) entdeckt werden.</p> <p>Den Umgang mit Bodendenkmälern und das Verhalten bei der Entdeckung von Bodendenkmälern regelt das Denkmalschutzgesetz. Der Bebauungsplan muss einen entsprechenden Hinweis enthalten.</p> <p>Der Hinweis ist wie folgt zu formulieren:</p> <p>Die Entdeckung eines Bodendenkmals (kulturgeschichtliche Bodenfunde, Mauern, Einzelfunde, aber auch Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit und Fossilien) ist unverzüglich der Städtischen Denkmalbehörde (0251/492-6148) oder dem</p>	Ein entsprechender Hinweis wurde aufgenommen.	

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
		Landschaftsverband Westfalen-Lippe, LWL-Archäologie für Westfalen anzuzeigen, die Fundstelle ist unverändert zu belassen (§§ 16-17 Denkmalschutzgesetz NRW).		
4.4	Stadtnetze Münster GmbH, Stellungnahme vom 11.08.2023			
		<p>[...]</p> <p>Grundsätzlich gilt für alle bestehenden Versorgungsanlagen: Vorhandene Anlagen / Betriebsmittel der Stadtnetze Münster GmbH sind bei anfallenden Tiefbauarbeiten fachgerecht zu schützen bzw. zu sichern und vorher zu lokalisieren. Um die Betriebssicherheit unserer Anlagen weiterhin zu gewährleisten, sowie eine sichere Versorgung der Gebäude aufrecht zu halten, ist es unbedingt erforderlich, dass die vorhandenen Leitungstrassen frei von Anlagen / Gebäuden und Bäumen bleiben.</p>	Die zur Verfügung gestellten Unterlagen und Pläne wurden an das zuständige Fachamt weitergeleitet. Diese werden im Rahmen der Ausbauplanung berücksichtigt.	Keine Beschlussfassung erforderlich.

5 Stellungnahmen aus der erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Beteiligungszeitraum vom 04.03.2024 bis einschließlich 04.04.2024

Nr.	Eingebende	Stellungnahme	Abwägung	Beschlussvorschlag
5.1	Private Stellungnahme vom 04.03.2024			
		Eine Bedachung der Bahnsteige wäre sehr sinnvoll. Diese könnte mit Photovoltaik belegt werden. Das wäre ein gutes Signal und fördert die Akzeptanz.	Die Ausgestaltung der Bahnsteige wird im Rahmen der Planfeststellung festgelegt und ist somit nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens abzuwägen.	Keine Beschlussfassung erforderlich.