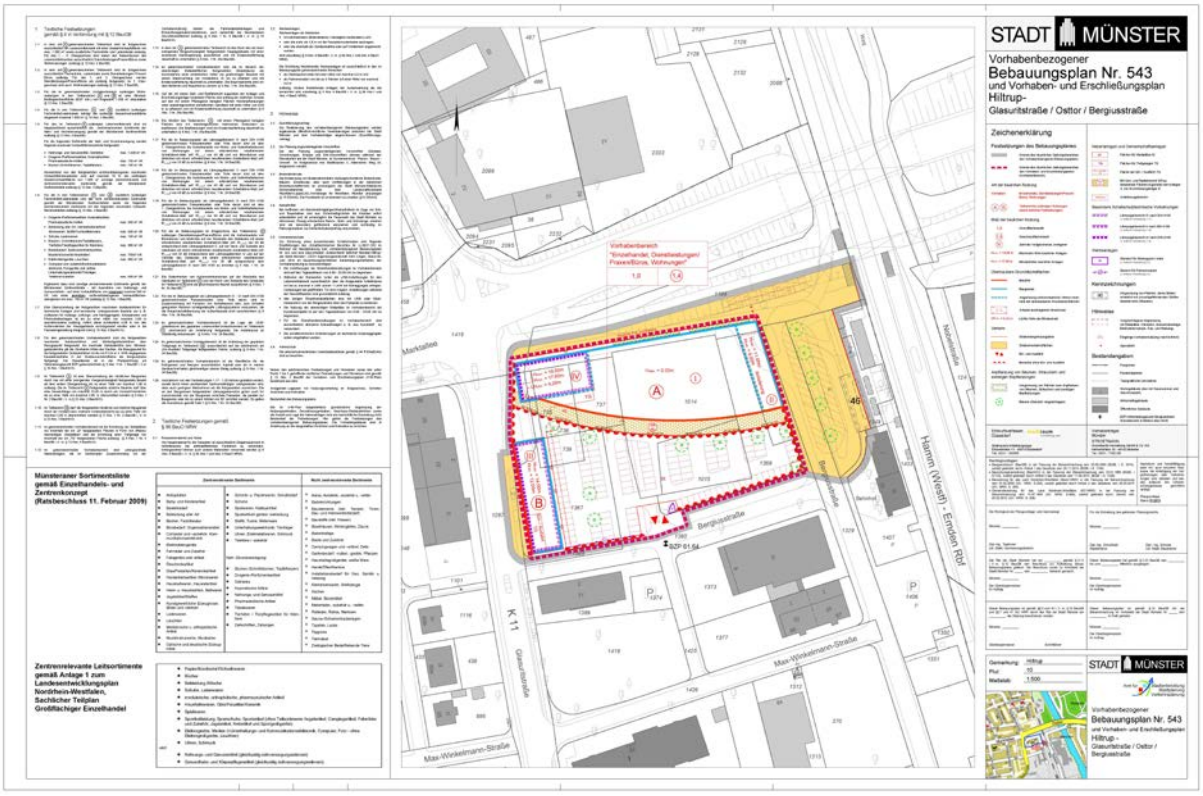
Zusammenfassende Erklärung

zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543: Hiltrup – Glasuritstraße / Osttor / Bergiusstraße



1. Verfahrensablauf

Vorstellung der Ergebnisse des Architektenwettbewerbs im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft (ASSVW)	13.09.2012
Erstvorstellung des Projektes im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft (ASSVW)	08.05.2013
Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (Bürgeranhörung)	02.07.2013
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	24.09.-24.10.2014
Beschluss des Rates zur Aufstellung des Bebauungsplans	06.05.2015
Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses im Amtsblatt	15.05.2015
Kenntnisnahme des Planentwurfs durch den ASSVW	06.05.2015
Bekanntmachung der Offenlegung im Amtsblatt	15.05.2015
Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	26.05.-26.06.2015
Offenlegung des Planentwurfs	26.05.-26.06.2015
Beschluss des Rates über den Satzungsbeschluss	11.11.2015
In Kraft getreten durch Bekanntmachung im Amtsblatt	20.11.2015

2. Planungsziele

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 „Hiltrup – Glasuritstraße / Osttor / Bergiusstraße“ sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Revitalisierung der brachgefallenen Grundstücke nördlich / nordwestlich der Bergiusstraße und zur verkehrlichen Aufwertung des Bahnhofbereichs Hiltrups geschaffen werden.

Grundlage der Planungen sind das Strukturkonzept „Hiltrup – Bahnhofsbereich“ und das Verkehrsinfrastrukturkonzept Bahnhofsbereich Hiltrup der Stadt Münster sowie der im Jahr 2012 durch den Vorhabenträger durchgeführte Architektenwettbewerb. Die Planungsziele des Vorhabenträgers und die der Stadt Münster wurden im Hinblick auf die Bedeutung und Anforderungen an den Standort aufeinander abgestimmt und lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Errichtung eines großflächigen Lebensmittel-Vollsortimenters in Kombination mit Dienstleistungs-, Büro-, Praxen- und Wohnnutzungen zur Stärkung des Einzelhandelsangebots am Standort und zur langfristigen Sicherung des Bahnhofsumfeldes als Bestandteil des gemischt genutzten Stadtbereichszentrum Hiltrups.
- Verbesserung der Verknüpfung Bahnhof – Marktallee durch eine neue Wegeverbindung
- Umgestaltung des Bahnhofvorbereichs mit Errichtung einer neuen Buswendeanlage zur Optimierung der verkehrlichen Abläufe und Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsträger Bus und Schiene

Mit dem Auslober des Wettbewerbs als Vorhabenträger und der Sicherung des Bebauungs- und Nutzungskonzeptes über einen Vorhaben- und Erschließungsplan (V+E-Plan) in Kombination mit einem Durchführungsvertrag entsprechend den Vorgaben gemäß § 12 BauGB wird dem erforderlichen ganzheitlichen Ansatz entsprochen.

Mit der Umsetzung der Vorhabenplanung und der städtischen Verkehrsmaßnahmen zur Umstrukturierung des Bahnhofvorbereichs ist eine geordnete und nachhaltige städtebauliche Entwicklung für den Standort sichergestellt. Als Maßnahme der Innenentwicklung im Sinne des § 1 Abs. 5 BauGB wird mit der Neubelebung des Grundstücks insgesamt eine Stärkung des südöstlichen Stadtquartiers von Hiltrup erwirkt.

3. Berücksichtigung der Umweltbelange

Die in der Umweltprüfung ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes wurden im Umweltbericht dargelegt. Dieser fasst die geprüften Umweltauswirkungen der Planung zusammen und bewertet diese umweltfachlich. Maßstab für die Bewertung der Umweltauswirkungen sind die im Baugesetzbuch sowie in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes.

Für die zu prüfenden Schutzgüter erfolgte entsprechend der jeweiligen Relevanz für den Bebauungsplan eine Darstellung und Bewertung der Bestandsituation, eine Prognose der zu erwartenden Auswirkungen der Planung sowie die Vorstellung der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich von nachteiligen Auswirkungen.

Im Geltungsbereich des VBP Nr. 543 ist über die umgebenden Hauptverkehrsstraßen eine erhebliche Lärmvorbelastung gegeben. Die Auswirkungen des VBP auf die Lärmsituation wurden in einem Immissionsschutzgutachten erfasst, bewertet und geeignete Lärmminderungsmaßnahmen aufgezeigt. Für die geplanten Vorhabennutzungen, insbesondere die Wohnnutzungen in den Obergeschossen, wird die Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 gegenüber Verkehrslärm in der Schutzbedürftigkeit einer Kerngebietsnutzung durch Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen entsprechend den Lärmpegelbereichen III-VI

gemäß DIN 4109 teilweise in Kombination mit schallgedämpften Lüftungseinrichtungen für Schlafräume und zum Schlafen geeignete Räume erwirkt. Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden oder -wällen sind vor dem Hintergrund der innerstädtischen Lage des Plangebiets ausgeschlossen. Verbleibende Lärmbelastungen sind an den Außenwohnbereichen der geplanten Wohnnutzungen auch nach Realisierung der geplanten Schutzmaßnahmen gegeben. Diese resultieren jedoch aus der bestehenden Vorbelastungssituation und sind in Abwägung der Belange zur Schaffung innenstadtnahen, familiengerechten Wohnraums tolerierbar.

Den Einwirkungen über Betriebslärm kann über Festsetzungen zur Ausgestaltung des Kundenparkplatzes und Lage der Anlieferzonen sowie über bauordnungsrechtliche Vorgaben für den Betrieb der geplanten Einzelhandelseinrichtungen angemessen begegnet werden. Unter Einhaltung der vorgegebenen Maßgaben werden im Bereich aller angrenzenden Nutzungen – im Bestand wie auch in der Planung – die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Kerngebiete eingehalten bzw. weitestgehend um mindestens 6 dB unterschritten. Insgesamt ist mit den getroffenen Festsetzungen zu Schallimmissionen eine Umsetzung des städtebaulich architektonischen Konzepts auch im Sinne der Lärmvorsorge möglich.

Hinsichtlich planbedingter Mehrverkehre ist an der Bergiusstraße zwar eine Erhöhung um mehr als 3 dB(A) tags möglich, insgesamt werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV jedoch unterschritten. An den Immissionspunkten, an denen der Immissionsgrenzwert nachts überschritten wird, ist von einer relevanten Erhöhung durch den anlagenbezogenen Mehrverkehr nicht auszugehen, da hier deutliche Vorbelastungen existieren. Eine unzulässige Verkehrslärmeinwirkung im Sinne der Nr. 7.4 der TA Lärm durch den anlagenbezogenen Mehrverkehr ist somit nicht zu verzeichnen.

Als erhebliche nachteilige Umweltauswirkung ist

- die nahezu vollständige Überbauung und somit Versiegelung des aktuell noch weitgehend unbebauten Vorhabengrundstücks vorzutragen. Vor dem Hintergrund der zum Zeitpunkt der Planaufstellung aus dem damaligen Planungsrecht des BP 424 bereits zulässigen sehr weitreichenden Versiegelungen ist mit der Neuversiegelung jedoch nur ein geringfügiger zusätzlicher Eingriff verbunden.

- die Rodung von drei älteren Kastanien am Busbahnhof vorzutragen. Außerdem ist nördlich des Bahnhofsgebäudes im Zusammenhang mit den dort geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen die Rodung von acht älteren Linden wahrscheinlich. Die Rodung der Kastanien war über das zum Zeitpunkt der Planaufstellung geltende Planungsrecht des BP 424 bereits zulässig.

Die erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen wurden im Rahmen einer Eingriffsregelung erfasst und bilanziert. Über die Festsetzung von Pflanzgeboten im Vorhabenbereich bzw. Ersatzpflanzungen auf den öffentlichen Verkehrsflächen sowie Ausgleichsmaßnahmen auf externen Flächen können die Eingriffe vollständig kompensiert werden, sodass keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen verbleiben.

Zusammenfassend ergeben sich im Hinblick auf mögliche Mehrbelastungen für Natur, Landschaft, Mensch, Luft und Wasser keine Hinweise, dass es infolge der Umsetzung der Planung und des externen Ausgleichs zu relevanten zusätzlichen Belastungen kommen könnte.

4. Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit fand am 02.03.2013 in Form einer Bürgeranhörung statt. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurde im Zeitraum vom 24.09.-24.10.2014 durchgeführt.

Die Offenlegung des Bebauungsplanentwurfs erfolgte im Zeitraum vom 26.05. bis zum 26.06.2015. Parallel hierzu wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erneut beteiligt. Zu dieser Auslegung wurden 16 Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern sowie 2 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange eingereicht.

Grundsätzliche Bedenken der Träger öffentlicher Belange bestehen nicht. Durch die münster NETZ GmbH wurden lediglich Hinweise zum Betrieb der technischen Anlagen (private Trafostation, Ortsnetzstation, Leitungstrassen) vorgetragen. Die Deutsche Bahn AG – DB Immobilien weist darauf hin, dass bei Planungen in Nähe der DB-Grenze Störungen im Betriebsablauf auszuschließen sind, die Deutsche Bahn AG ist bei baulichen Veränderungen rechtzeitig zu beteiligen. Planungsrechtliche Belange sind von den vorgetragenen Hinweisen nicht betroffen.

Die Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger bezogen sich auf die folgenden Themenkomplexe:

- Verkehrsführung/Verkehrserschließung
- Öffentliche Verkehrsflächen / Belange des ÖPNV
- Qualität und Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen
- Baumerhalt im Bereich öffentlicher Verkehrsflächen
- Qualität der Wegeverbindungen
- Öffentliche Stellplätze
- Lärmimmission / Luftschadstoffe
- Einzelhandelsnutzungen
- Grün- und Freiraumqualität im Vorhabenbereich
- Radfahrstellplätze im Vorhabenbereich
- Vollständigkeit der Planunterlagen

Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander wurden alle zur Offenlegung des Bebauungsplanentwurfes vorgetragenen Stellungnahmen mit Verweis auf die Übereinstimmung der Vorhabenplanung mit dem Strukturkonzept „Hiltrup – Bahnhofsbereich“, den einstimmigen Beschluss der Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Bahnhofsbereich Hiltrup durch den Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen (ASSVW) vom 19.05.2015 und die mit dem Umweltamt der Stadt Münster abgestimmte Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung abgelehnt. Dies betraf insbesondere die Anregungen

- zu einer alternativen Verkehrsführung bzw. alternativen Anbindung des Vorhabengrundstücks,
- zu einer Änderung der Größe und des Zuschnitts der öffentlichen Verkehrsflächen und des privaten Vorhabengrundstücks,
- zur Reduzierung der Verkaufsflächen im Vorhabenbereich sowie
- zum nicht ausreichenden naturschutzrechtlichen Ausgleich.

Der in vielen Stellungnahmen vorgetragene zwingende Erhalt der vorhanden Baumreihe im Vorfeld des Bahnhofsgebäudes ist nicht Gegenstand der planungsrechtlichen Abwägung, da der Bebauungsplan keine Aussagen zum Erhalt bzw. Nichterhalt der Bäume trifft. Die Umsetzung der Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen – hier vor allem die Errichtung der geplanten Buswendeanlage – in der festgesetzten Abgrenzung der öffentlichen Verkehrsflächen ist

bestätigtes Planungsziel, der mögliche Erhalt bzw. Nichterhalt der in diesem Bereich vorhandenen Bäume wird im weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess geprüft und über die nachfolgenden Baubeschlüssen erwirkt.

Weitergehende nicht planungsrechtlich relevante Anregungen wie z.B. die Festlegung von Bankplätzen oder die Oberflächengestaltung der Verkehrsflächen wurden zur Kenntnis genommen und werden im weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess geprüft und gegebenenfalls berücksichtigt. Die vorgetragenen Bedenken zur Unvollständigkeit der Planunterlagen wurden als unbegründet zurückgewiesen.

Nach Abwägung der zur Offenlegung eingegangenen Stellungnahmen wurde der Bebauungsplanentwurf vom Rat der Stadt Münster am 11.11.2015 als Satzung beschlossen.

Die Abwägung der Stellungnahmen zur Offenlegung Stellungnahmen ist in der Vorlage Nr. V/0713/2015 – und hier insbesondere in der Anlage 1 – umfassend und abschließend dokumentiert.

5. Geprüfte anderweitige Planungsmöglichkeiten

Das Plangebiet war Bestandteil des Bebauungsplans Nr. 424 Hiltrup – Bahnhofsbereich mit Rechtskraft vom 28.03.2002, der für den Standort die Entwicklung eines gemischt genutzten, mehrgeschossigen Wohn-, Büro- und Dienstleistungsquartiers mit untergeordneten Einzelhandelsanteilen in vier separaten Kerngebiets-Baugrundstücken vorsah. Die Entwicklungsziele konnten lediglich für den südlichen Bereich umgesetzt werden, die Grundstückflächen nördlich der Bergiusstraße blieben trotz vielfacher Bemühungen unbeplant und fielen in der Folge brach.

Zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung wurde eine Anpassung der Entwicklungsziele erforderlich. Die Ziele sind im Strukturkonzept „Hiltrup – Bahnhofsbereich“ und im Verkehrsinfrastrukturkonzept der Stadt Münster niedergelegt, die daraus abgeleiteten städtebaulich architektonischen Zielsetzungen für das Vorhabengrundstück wurden über einen Architekturwettbewerb erarbeitet und beschlossen (siehe Kapitel 2). Die Umsetzung der Entwicklungsziele erfolgt über den VBP Nr. 543, anderweitige Planungsmöglichkeiten sind vor dem benannten Hintergrund ausgeschlossen bzw. wurden bereits über das Strukturkonzept geprüft.

Bei Nichtdurchführung der Planung wäre eine Entwicklung der Grundstücksflächen weiterhin nicht gegeben und würden sich über die brachgefallenen Grundstücke „Trading-Down-Effekte“ in den angrenzenden Stadt- und Geschäftsbereichen einstellen. Eine strukturelle Änderung unter Umweltaspekten würde nicht eintreten, die Brachflächen würden im Laufe der Zeit verbuschen und eine zusätzliche Funktion als potenzieller Lebensraum für einige Vogelarten übernehmen. Jedoch könnte sich aufgrund der Lage und der bestehenden Beeinträchtigung keine ökologisch hochwertige Fläche entwickeln.