

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Vorlagen-Nr.:	<b>V/0135/2017</b>
Auskunft erteilt:	Herr Krause
Ruf:	492 61 20
E-Mail:	KrauseJ@stadt-muenster.de
Datum:	22.02.2017

Betrifft

Bebauungsplan Nr. 569: Südlich Markweg  
1. Beschluss über die Stellungnahmen  
2. Satzungsbeschluss

Beratungsfolge

14.03.2017	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
16.03.2017	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Vorberatung
22.03.2017	Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung
22.03.2017	Rat	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

I. Sachentscheidung:

1. Über die vorliegenden Stellungnahmen zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 569: Südlich Markweg wird wie folgt Beschluss gefasst:
  - 1.1 Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 569 wird wie folgt geändert bzw. ergänzt:
    - 1.1.1 Die textliche Festsetzung 1.4 wird um die Worte „in einer Tiefgarage“ ergänzt (Anlage 1, Punkt E.3.c.).
  - 1.2 Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander wird den nachfolgenden Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 569 nicht gefolgt:
    - 1.2.1 Den Stellungnahmen zu Planungsfehlern hinsichtlich einer maßvollen und qualitativen Bebauung des Plangebietes (Anlage 1, Punkt C.1.3.).
    - 1.2.2 Der Anregung, eine Planungswerkstatt durchzuführen (Anlage 1, Punkt C.1.5.).
    - 1.2.3 Der Kritik an den Gutachtern sowie den getroffenen Aussagen der Gutachten (Anlage 1, Punkt C.1.8.).
    - 1.2.4 Den Kritikpunkten zu einer fehlenden Berücksichtigung der Viertelidentität (Anlage 1, Punkte A.2., C.2.1. und C-Teil II: Nr. 41d.).

- 1.2.5 Der Anregung, eine Gestaltungssatzung aufzustellen (Anlage 1, Punkte C.2.1. und C-Teil II: Nr. 41d.).
- 1.2.6 Der Kritik an einer gegenüber den Bestandsgebäuden als unverträglich und überproportional angesehenen Verdichtung und der damit verbundenen Forderung nach einer Reduzierung der Wohneinheiten (Anlage 1, Punkte A.1. und C.2.2.).
- 1.2.7 Den Stellungnahmen zu einem „Planen am Maximum“ (Anlage 1, Punkt C.2.3.).
- 1.2.8 Der Stellungnahme, der Kita-Standort sei ungeeignet (Anlage 1, Punkte A.4. und C.2.4.).
- 1.2.9 Der Anregung, Tiefgaragen verpflichtend vorzuschreiben (Anlage 1, Punkt C.2.5.).
- 1.2.10 Der Stellungnahme, es fehle an einer Einbindung in ein übergeordnetes Verkehrskonzept und es sei ein Ausbau der bestehenden verkehrlichen Infrastruktur erforderlich (Anlage 1, Punkte C.3.1. und C-Teil II: Nr. 31, Punkt a).
- 1.2.11 Den Stellungnahmen, die eine Überlastung der bestehenden Verkehrswege prognostizieren und die damit verbundenen Folgen kritisieren (Anlage 1, Punkte A.1., A.4., C.3.2. und C-Teil II: Nr. 31, Punkt a).
- 1.2.12 Den Anregungen zur Reduzierung der Verkehrsströme auf den bestehenden Straßen bzw. zur Verhinderung von Schleichverkehren (Anlage 1, Punkte A.4., C.3.3., C-Teil II: Nr. 9 und Nr. 31, Punkt a und Punkt E.5.d).
- 1.2.13 Den weitergehenden Anregungen zu alternativen Mobilitätskonzepten (Anlage 1, Punkte A.5, C.3.4. und C-Teil II: Nr. 31, Punkt a).
- 1.2.14 Den zum Verkehrsgutachten vorgebrachten Kritiken (Anlage 1, Punkte A.4., C.3.5. und C-Teil II: Nr. 31, Punkt a).
- 1.2.15 Der Stellungnahme, mit der Realisierung der Planung werde eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit einhergehen (Anlage 1, Punkte A.4., C.3.6. und C-Teil II: Nr. 31, Punkt a und Nr. 68, Punkt c).
- 1.2.16 Den Stellungnahmen bezüglich einer Zunahme von Schall- und Luftschadstoffimmissionen (Anlage 1, Punkt C.4.1.).
- 1.2.17 Der Forderung nach Aufweitung der Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen auf Bestandsgebäude außerhalb des Plangebiets (Anlage 1, Punkt C.4.2. und Punkt E.5.e/f).
- 1.2.18 Den Stellungnahmen zu einer unzureichenden Nah- und Grundversorgung (Anlage 1, Punkte A.7., A.11., C.5.1. und C-Teil II: Nr. 119 a, Punkt l).
- 1.2.19 Den Stellungnahmen zu einer unzureichenden sozialen Infrastruktur (Anlage 1, Punkte A.8., A.9., A.11. und C.5.2.).
- 1.2.20 Den Stellungnahmen zu einer unzureichenden Anbindung des Baugebiets an den öffentlichen Nahverkehr und der damit verbundenen Anregung einer Umliegung des Buslinienverlaufs in das Plangebiet hinein oder alternativer Mobilitätskonzepte wird nicht gefolgt (Anlage 1, Punkte A.10., A.11., C.5.3. und C-Teil II: Nr. 119 a, Punkt k).

- 1.2.21 Den weitergehenden Bedenken und Anregungen zur Überplanung von Freiflächen (Anlage 1, Punkte A.8. und C.6.1.).
- 1.2.22 Den Stellungnahmen zu Spielflächen (Anlage 1, Punkt C.6.2.).
- 1.2.23 Den Anregungen zur Festsetzung von Begrünungsmaßnahmen und vermehrten Freiflächen im Plangebiet (Anlage 1, Punkt C.6.3.).
- 1.2.24 Den Stellungnahmen zu einer befürchteten Erhöhung der Hochwassergefahr (Anlage 1, Punkte A.12., C.7.1., C-Teil II: Nr. 68, Punkt d und Punkt E.5.a).
- 1.2.25 Den Einwendungen zu einer Überforderung der bestehenden Kanalisation (Anlage 1, Punkte A.12. und C.7.2.).
- 1.2.26 Den Stellungnahmen zur Wertminderung der Bestandsgebäude (Anlage 1, Punkte C.8.1. und E.5.h).
- 1.2.27 Den Stellungnahmen zur befürchteten Entstehung eines sozialen Brennpunkts (Anlage 1, Punkt C.8.2.).
- 1.2.28 Der Kritik an Standort bzw. Konzeption des geplanten Flüchtlingswohnens (Anlage 1, Punkt C.8.3.).
- 1.2.29 Der Stellungnahme zu maroden Verkehrsflächen (Anlage 1, Punkt C.8.4.).
- 1.2.30 Den Stellungnahmen zu einer Minderung der Lebensqualität, Wohnqualität sowie Gesundheitsschädigung über die steigenden Immissionen in Verbindung mit den Auswirkungen über die verdichtete Bebauung (Anlage 1, Punkt C.8.5.).
- 1.2.31 Den weitergehenden Anregungen zur Veränderung der Gebäudeausrichtung (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 5).
- 1.2.32 Den weitergehenden Anregungen zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs auf der Straße Hoppengarten (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 9).
- 1.2.33 Der Stellungnahme, dass die Festsetzungen im Baufenster WA<sub>11</sub> der von der Hofstelle ausgehenden prägenden Wirkung in diesem Bereich nicht gerecht werden (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 39 b, Punkt a).
- 1.2.34 Der Anregung, die geplante Bebauung im Baugebiet WA<sub>11</sub> zu drehen und in der Höhe zu reduzieren (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 39 b, Punkt b).
- 1.2.35 Den Anregungen zur weitergehenden Konkretisierung der gestalterischen Festsetzungen von Fassaden- und Dachmaterialien sowie -farben (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 39 b, Punkte c und d).
- 1.2.36 Der Infragestellung der Inhalte des Umweltberichts sowie der darin bewerteten Auswirkungen des Planvorhabens (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 39 b, Punkt e).
- 1.2.37 Der Anregung, die Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung zu überprüfen (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 39 b, Punkt f).
- 1.2.38 Der Kritik, dass die Schutzgüter Mensch und Kulturlandschaft nicht ausreichend betrachtet und bewertet worden seien. (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 39 b, Punkt g).

- 1.2.39 Der Infragestellung der Verträglichkeit des zukünftigen Verkehrsaufkommens und dem damit verbundenen Vorwurf einer Beschönigungs- und Beschwichtigungspolitik (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 39 b, Punkt h).
- 1.2.40 Der Stellungnahme, es werde keine Aussage über Versickerung und Verbleib des oberflächennahen Grundwassers getroffen (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 39 b, Punkt i).
- 1.2.41 Der Anregung, auf die geplante festgesetzte Geländeanhebung zu verzichten (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 39 b, Punkt j).
- 1.2.42 Der Anregung, das geplante Regenrückhaltebecken in den Geltungsbereich des Bebauungsplans einzubeziehen, den Standort zu überdenken und auf eine Eingrünung und Einzäunung zu verzichten (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 39 b, Punkt k).
- 1.2.43 Der Anregung, im Bereich der Grundstücke Gemarkung Münster, Flur 123, Flurstücke 570-573 den Flächennutzungsplan parallel zu ändern (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 39 b, Punkt l).
- 1.2.44 Der Anregung, den Geltungsbereich des Bebauungsplans um das Grundstück Gemarkung Münster, Flur 123, Flurstück 573 aufzuweiten (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 40 und Nr. 57).
- 1.2.45 Der Stellungnahme, der wirtschaftliche Betrieb einer angrenzenden Pensionspferdehaltung werde durch die vorliegende Planung gefährdet (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 68, Punkte a und b).
- 1.2.46 Der Auffassung, dass sich durch die Planung das Überflutungsrisiko für die benachbarte Bestandsbebauung erhöhe (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 86, Punkt a).
- 1.2.47 Der Stellungnahme zu Verkehrs- und Lärmbelästigungen und der damit verbundenen Kritik an den Gutachten (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 86, Punkt b).
- 1.2.48 Der Kritik dass kein Gutachten zum geänderten Windströmungsverhalten erstellt wurde (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 86, Punkt d).
- 1.2.49 Den weitergehenden Anregungen zur Festsetzung von Grünflächen (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 119 a, Punkt b).
- 1.2.50 Den weitergehenden Anregungen zur Erhöhung des Anteils der geförderten Wohnungen (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 119 a, Punkt d).
- 1.2.51 Der Anregung, prüfen zu lassen, inwiefern das Oberflächenwasser, das Wasser der Kanalisationen und das geplante Regenrückhaltebecken die Kleigartenanlage Hoppengarten beeinträchtigen könnten (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 119 a, Punkt e).
- 1.2.52 Der Anregung zu weitergehenden Reduzierungen der Geschossigkeiten (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 119 a, Punkt f).
- 1.2.53 Der Anregung, im Plangebiet eine Satteldachbebauung festzusetzen (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 119 a, Punkt g).

- 1.2.54 Der Anregung, die Anordnung der überbaubaren Grundstücksflächen und die Ausrichtung der Gärten zu ändern (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 119 a, Punkt h).
- 1.2.55 Der Anregung, im Plangebiet einen überdachten Versammlungsort vorzusehen (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 119 a, Punkt j).
- 1.2.56 Den angeregten Maßnahmen zur Reduzierung bzw. Verlagerung des Pkw-Verkehrs durch Senkung der Wohnfläche im Plangebiet, Ausbau der bestehenden verkehrlichen Infrastruktur außerhalb des Plangebiets und Errichtung einer diagonalen Barriere zur Unterbindung des Durchfahrtverkehrs im Plangebiet (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 119 a, Punkt m).
- 1.2.57 Den Anregungen zu weitergehenden Fuß- und Radwegeverbindungen (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 119 a, Punkt n).
- 1.2.58 Der Anregung, hier keinen Wohnraum bzw. an anderer Stelle im Stadtgebiet zu schaffen (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 135, Punkt a).
- 1.2.59 Der Anregung, die Geschosshöhen im westlichen Bereich des Baugebiets WA<sub>21</sub> auf ein Geschoss + Dachgeschoss als Satteldach zu begrenzen (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 135, Punkt b).
- 1.2.60 Der Anregung, im neuen Baugebiet nur 200 Wohneinheiten zu errichten, um die Infrastruktur nicht zu stark zu belasten (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 135, Punkt c).
- 1.2.61 Der Anregung, im Bereich Lauenburgstraße und Kösliner Straße die Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn einzuschränken (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 135, Punkt e).
- 1.2.62 Der Anregung, im Baugebiet einheitlich eine Klinkerbauweise vorzugeben (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 135, Punkt g).
- 1.2.63 Der Anregung, innerhalb der Artenschutzrechtlichen Prüfung auch den Feldhasen zu betrachten (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 135, Punkt h).
- 1.2.64 Der Anregung, das Baugebiet verkehrlich über den Markweg an den Schiffahrter Damm anzubinden (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 140, Punkt b).
- 1.2.65 Der Anregung, angesichts der Realisierung der vorliegenden Planung die Funktion des Grünzugs Hoppengarten-Edelbach als Frischluftschneise kritisch zu überprüfen (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 146, Punkt a).
- 1.2.66 Der Stellungnahme, aufgrund einer unzureichenden Erschließung des neuen Baugebiets solle maximal die Hälfte der vorgesehenen Wohneinheiten geplant werden (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 146, Punkt b).
- 1.2.67 Der Stellungnahme, die südlich des Bebauungsplans Nr. 569 „Südlich Markweg“ beantragte Grabelandnutzung stehe dem Planvorhaben entgegen (Anlage 1 Punkt C-Teil II: Nr. 146, Punkt c).
- 1.2.68 Der Anregung, die vorhandenen Nebengebäude der Hofstelle im nordöstlichen Bereich des Bebauungsplans städtebaulich zu überplanen (Anlage 1, Punkt C-Teil II: Nr. 150).

- 1.2.69 Der Anregung, entlang des Weges „Hoppengarten“ keinen öffentlichen Grünstreifen, sondern private Flächen mit Pflanzgebot festzusetzen (Anlage 1, Punkt A.13.).
  - 1.2.70 Der Anregung, entlang des mittigen, in Ost-West-Richtung verlaufenden Fußweges eine öffentliche Grünfläche bzw. Begleitgrün festzusetzen (Anlage 1, Punkt A.13.).
  - 1.2.71 Der Stellungnahme, dass die Planung gegen die im BNatSchG geregelten Verbote zum Artenschutz verstoße Anlage 1, Punkt E.2).
  - 1.2.72 Den Bedenken gegenüber der Terminierung der erneuten öffentlichen Auslegung (Anlage 1, Punkt E.3.a).
  - 1.2.73 Der Stellungnahme zu Planungsfehlern hinsichtlich der Darstellungsform der offengelegten Planunterlagen (Anlage 1, Punkt E.3.b/e).
  - 1.2.74 Der Kritik an einer gegenüber den Bestandsgebäuden als unverträglich und überproportional angesehenen Gebäudehöhe und der damit verbundenen Forderung nach einer Anpassung der Höhenfestsetzungen (Anlage 1, Punkt E.3.d).
  - 1.2.75 Der Anregung, den Umweltbeitrag hinsichtlich der Bodenverhältnisse zu überarbeiten (Anlage 1, Punkt E.3.f).
  - 1.2.76 Der Stellungnahme zu Planungsfehlern hinsichtlich der Bezeichnung/ Datierung der Planunterlagen (Anlage 1, Punkt E.3.g).
  - 1.2.77 Der Anregung, die Offenlegung zu wiederholen (Anlage 1, Punkt E.3.h).
  - 1.2.78 Der Anregung, anlässlich der erfolgten Rückbau- und Abbrucharbeiten eine Beprobung des Bodens zu veranlassen (Anlage 1, Punkt E.4.b).
  - 1.2.79 Der Stellungnahme, im Bereich der Gärtnerei sei von einer weitergehenden erhöhten Gefährdung durch Altlasten auszugehen und dem damit verbundenen Vorschlag, ergänzende Untersuchungen zu möglichen Schadstoffbelastungen durchführen zu lassen (Anlage 1, Punkt E.4.c).
  - 1.2.80 Der Stellungnahme, der Bebauungsplan sei nicht rechtmäßig aus dem Flächennutzungsplan entwickelt (Anlage 1, Punkt E.5.b).
  - 1.2.81 Der Anregung, mit dem Bebauungsplan Nr. 569 nicht in bereits rechtskräftige Bebauungspläne einzugreifen (Anlage 1, Punkt E.5.c).
  - 1.2.82 Der Kritik an der Verortung und Größe der Spielbereiche und der Auffassung, es sei eine weitergehende Konkretisierung der Flächen notwendig (Anlage 1, Punkt E.6a.a).
- 1.3 Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander wird den nachfolgenden Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 569 nicht gefolgt:
- 1.3.1 Der Anregung der münsterNetz GmbH, eine oder ggf. zwei Standorte für Trafostationen im Plangebiet festzusetzen (Anlage 1, Punkte B.5.d, D.8.d und F.6.b).

- 1.3.2 Der Anregung des Beirats für Klimaschutz, auf freistehende Einfamilienhäuser vollständig zu verzichten (Anlage 1, Punkt D.9.b).
  - 1.3.3 Der Anregung des Beirats für Klimaschutz, eine Begrünung von Flachdächern verbindlich festzulegen (Anlage 1, Punkt D.9.c).
  - 1.3.4 Der Anregung des Beirats für Klimaschutz die städtischen Gebäudeleitlinien und -standards auch für die von einem Investor vermarkteten Grundstücke festzuschreiben (Anlage 1, Punkt D.9.d).
  - 1.3.5 Der Anregung des Beirats für Klimaschutz, dass die Erschließung durch kleinere Stichstraßen erfolgen sollte (Anlage 1, Punkt D.9.f).
2. Der geänderte Entwurf des Bebauungsplans Nr. 569: Südlich Markweg wird gemäß §§ 2 und 10 Baugesetzbuch (BauGB) und §§ 7 und 41 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW) als Satzung beschlossen.

Die Begründung mit Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 569 wird ebenfalls beschlossen.

## II. Finanzielle Auswirkungen:

Die nach Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung zwischen der Firma Holz und der Stadt Münster entstandenen Kosten für Planungs- und Projektentwicklungsleistungen werden nach dem Schlüssel der derzeitigen Grundstücksanteile im Plangebiet (Investorin mit 70 % und Stadt mit 30 %) getragen. Die entsprechenden Haushaltsmittel im städtischen Haushalt hierfür sind vorhanden.

Die durch die Planung erforderlichen künftigen Erschließungsanlagen (Straßen, Kanal, Regenrückhaltung) werden durch die Investorin in Abstimmung mit der Stadt realisiert. Die Kosten für Planung und Bau werden derzeit insgesamt auf ca. 4.450.000,- € geschätzt; die Kosten für Planung und Herstellung der öffentlichen Grünflächen werden derzeit auf ca. 350.000,- € geschätzt.

Diese bei Baugebietsrealisierung entstehenden Kosten werden durch die Eigentümer anteilig bezogen auf ihre künftigen Nettobaulandflächen nach Umlegungsverfahren getragen.

Das Plangebiet befindet sich teilweise im Eigentum der Stadt Münster. Durch die künftige Veräußerung von Baugrundstücken werden Einnahmen für den städtischen Haushalt entstehen.

## **Begründung:**

### **Verfahrensablauf und Aufbereitung der vorgebrachten Anregungen**

Der Rat der Stadt Münster hat am 16.12.2015 gemäß § 2 (1) BauGB den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 569 gefasst (siehe Vorlage Nr. V/0750/2015/1).

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB wurde in Form von zwei Informationsveranstaltungen am 14.01. und am 04.02.2015 durchgeführt. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB fand im Juni 2015 statt.

Die Freigabe der Offenlegung des Entwurfes der Planung ging in Auseinandersetzung mit den im bisherigen Verfahren bereits wesentlich kritisierten Themenbereichen und deren detaillierter fachlicher Würdigung (vgl. Vorlage Nr. V/0750/2015 an den ASSVW) vonstatten. Ergänzend erfolgten

Prüf- und Überarbeitungsaufträge des Fachausschusses des Rates vor einer endgültigen Entscheidung zur Offenlegung. Die durch die Verwaltung erarbeiteten Ergebnisse wurden erneut vorgelegt: Auf Basis der Bearbeitung und Beantwortung dieser Prüfaufträge und der hierauf gründenden Planentwurfsbasis erfolgte im ASSVW in seiner Sitzung am 02.12.2015 einvernehmlich die Freigabe zur Offenlegung.

Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs gemäß § 3 (2) BauGB wurde vom 09.02. bis zum 09.03.2016 durchgeführt. Unmittelbar vor der Offenlegung wurde die Öffentlichkeit am 02.02.2016 in einer weiteren Informationsveranstaltung über den aktuellen, in Teilen überarbeiteten Planungsstand informiert. Parallel zur öffentlichen Auslegung fand die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB statt.

Im Nachgang der öffentlichen Auslegung wurden – nach Reflexion der Stellungnahmen sowie unter Einbeziehung der mit Fortschreiten der Fachplanungen zum Ausbau der zukünftigen Verkehrsflächen und des wasserrechtlichen Verfahrens zum Regenrückhaltebecken erzielten neuen Erkenntnisse – klarstellende Ergänzungen und Anpassungen in Teilen der Textlichen Festsetzungen und des Bebauungsplans, die die Grundzüge der Planung nicht berühren, vorgenommen. Die Beteiligung zu diesen Ergänzungen und Anpassungen des Entwurfs wurden über eine eingeschränkte Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit (Eigentümergebäudebeteiligung) sowie der betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 a Abs. 3 BauGB durchgeführt.

Mit der Einreichung des Abbruchartrages der sich auf dem Gelände des Gärtnereibetriebes im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindlichen Gewächshäuser wurden der Verwaltung im August 2016 Informationen über Verunreinigungen des Bodens im Bereich eines Heizöltanks in Form eines Gutachtens des Alteigentümers aus dem Jahr 2011 vorgelegt. Nach fachlicher Bewertung der Ergebnisse der Sondierungen, der Sanierungsvorschläge sowie der Sanierung der Bodenverunreinigung, die mittlerweile erfolgt ist, wurden die neuen Erkenntnisse in die Begründung und den Umweltbericht des Bebauungsplanes eingearbeitet.

Der um das Thema Vorhandensein von Bodenverunreinigungen ergänzte Planungsstand wie auch die erstellten Gutachten wurden im Rahmen einer erneuten Offenlegung vom 19.12.2016 bis 19.01.2017 der Öffentlichkeit sowie den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahmemöglichkeit vorgelegt.

Die sorgfältige Aufbereitung aller Anregungen erfolgt nun mit dieser Vorlage aggregiert und Inhalte-bezogen gegliedert sowohl nach den Anregungen der Bürgerinnen und Bürger der frühzeitigen Beteiligung, der Offenlegung und der erneuten Offenlegung als auch nach den Anregungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange.

Diese in allen Beteiligungsschritten und -phasen vorgetragenen Stellungnahmen sind in Anlage 1 transparent und systematisiert dargestellt. Über sie soll entsprechend den Beschlussvorschlägen unter 1.1 bis 1.3 Beschluss gefasst werden. Somit kann der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplans Nr. 569 gefasst werden (Beschlussvorschlag 2).

### **Neues Planungsrecht**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 569 überlagert die Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nr. 286: Hoppengarten – zwischen Hoher Heckenweg und Schiffahrter Damm und Nr. 395: Nördlich des Markweges. Im Überlagerungsbereich tritt der neue Bebauungsplan an die Stelle des bisherigen Planungsrechts. Die Festsetzungen in den übrigen Bereichen der Bebauungspläne Nr. 286 und Nr. 395 können als eigenständige Festsetzungen bestehen bleiben.

Die im wirksamen Flächennutzungsplan dargestellte Wohnbaufläche (W) wird entsprechend der bestehenden Zielsetzung des Bebauungsplans Nr. 569 unwesentlich erweitert. Eine entsprechen-



de Anpassung der Darstellung des FNP wird zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen einer Fortschreibung erfolgen. Auch ergänzende Planzeichen für die geplante Kindertagesstätte, die gemäß Baunutzungsverordnung (BauNVO) in Wohngebieten regelzulässig ist, sowie Ergänzungen zum bereits im FNP eingetragenen Planzeichen Spielplatz werden in den Flächennutzungsplan eingefügt werden.

Der geltende, sich auch westlich des Weges Hoppengarten auf östliche und südliche Teilbereiche des Bebauungsplanentwurfs erstreckende Landschaftsplan 2 „Nördliches Aatal und Vorbergs Hügel“ wird sehr kleinräumig berührt und nach Rechtskraft des Bebauungsplans angepasst bzw. zurückgenommen.

Die im östlich angrenzenden Bereich als notwendige Infrastrukturmaßnahme vorgesehene Regenrückhalteanlage kann auf Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 286 im bestehenden Frei- und Grünraum hergestellt und genehmigt werden.

### **Planungsinhalte und -dichte**

Die im Stadtteil Rumphorst südlich des Markwegs und westlich des Hoppengartens liegende Fläche gilt bereits seit den 1990er Jahren als Stadtbereich zur Wohnbauflächenerweiterung in Ergänzung und Abrundung des Ortsrandes, angelehnt an den übergeordneten Grünzug „Hoppengarten-Edelbach“, und als fortgesetzte Baustufe des im Norden angrenzenden Wohngebietes „nördlich Markweg“. In der Fortschreibung des Flächennutzungsplans wurde die Fläche, mit Wirksamkeit vom 08.04.2004, als Wohnbaufläche neu dargestellt. Die Planung und Realisierung des Wohngebietes ist wesentliches Element des aktuellen städtischen Wohnbaulandprogramms.

In Umsetzung des dem Bebauungsplanentwurf zugrundeliegenden städtebaulichen Konzepts können mit dem zur endgültigen Beschlussfassung anstehenden Planungsstand geschätzte ca. 314 Wohneinheiten (WE) erstellt werden; davon ca. 209 WE in Mehrfamilienhäusern und ca. 105 WE in Einfamilienhäusern verschiedener Typen. Die exakt-verbindliche Anzahl von Wohneinheiten ist abhängig vom Wohnraumvermarktungskonzept der Investorin im Geschosswohnungsbau sowie, was die künftigen städtischen MEFA-Grundstücke betrifft, auch mit von den städtischen Vorgaben zur Grundstücksausschreibung.

Der vorliegende Bebauungsplanentwurf entspricht den städtischen Anforderungen an die dringend erforderliche Bereitstellung von Wohnraum in der wachsenden Stadt Münster und trägt als ein wesentlicher Baustein zur Erreichung der erforderlichen Wohnungsneubauleistungen gemäß städtischem Wohnbaulandprogramm bei.

### **Prüfaufträge der politischen Gremien**

Vor der Entscheidung des Planungsausschusses zur Offenlegung erfolgten zur Sitzung am 29.10.2015 Prüf- und Überarbeitungsaufträge der Fraktionen. So sollte sich die Verwaltung mit folgenden Themen auseinandersetzen:

- a. Prüfung der Kfz-Erschließung über den Küstrinweg,
- b. Festsetzung der Stettiner Straße als Fahrradstraße,
- c. Schaffung von mobilitätsunterstützenden Maßnahmen für Bewohnerinnen und Bewohner des Service- und Generationenwohnens durch Verbesserung der ÖPNV-Anbindung bzw. Verkürzung der Wege zu ÖPNV-Haltestellen,
- d. Vergrößerung und Verlagerung des Quartiersplatzes,
- e. Sicherstellung der Grundversorgung,
- f. Überprüfung der Möglichkeit die leicht reduziert vorgeschlagenen WE an anderer Stelle im Plangebiet zu kompensieren,

- g. Einbeziehung des Klimabeirates,
- h. Abstimmung mit der Investorin Wettbewerbe, Mehrfachbeauftragungen o.ä. durchzuführen,
- i. Abstimmung mit der Investorin, ein Landschaftsplanungsbüro zur Gestaltung der öffentlichen Freiflächen etc. zu beauftragen.

Die Themen wurde durch die Verwaltung bearbeitet und die Ergebnisse wie folgt erneut vorgelegt:

Zu a.:

städtebaulich und verkehrlich durch negative Auswirkungen auf die Stettiner Straße nicht zu empfehlen ⇒ wurde dementsprechend nicht aufgegriffen;

Zu b.:

grundsätzlich zu befürworten, jedoch förmlich außerhalb des Bebauungs-planverfahrens ⇒ wird derzeit geprüft (siehe auch ergänzender Prüfauftrag aus November 2016, siehe unten);

Zu c.:

Busbedienung des neuen Wohnquartiers aus verkehrstechnischen und wirtschaftlich-fahrzeitökonomischen Gründen nicht realistisch und sinnvoll ⇒ wurde dementsprechend nicht aufgegriffen;

Verlagerung des serviceorientierten Wohnens brächte nur marginalste Verbesserungen - eine genaue Verortung des serviceorientierten Wohnens kann verpflichtend weder Bestandteil des Bebauungsplans noch des Städtebaulichen Vertrages sein ⇒ wurde gleichwohl dahingehend aufgegriffen, als das nordwestlichste Baufeld zum MEFA-Baufeld, aufgrund der größeren Nähe zum Hohen Heckenweg, umgeplant wurde;

Zu d.:

Vergrößerung und Anbindung des Quartiersplatzes an die zentrale Ost-West-Fußwegeverbindung ⇒ wurde umgeplant und aufgegriffen;

Zu e.:

Realisierung von Haupt-Versorgungseinrichtungen im Plangebiet sind aufgrund zu erwartender Verkehre nicht gewollt: Die Ansiedlung eines Cafés/Bäckerei ist jedoch weiterhin Vermarktungsziel der Investorin - darüberhinausgehende Grundstücks-verfügbarkeiten im Quartier sind derzeit nicht in Sicht ⇒ die städtische Zielplanung für den ehem. Britenwohnstandort am Hohen Heckenweg u.a. zur Schaffung eines neuen Lebensmitteleinzelhandelsangebotes der Nahversorgung ist nach wie vor gültig;

Zu f.:

⇒ die Kompensation der zum ersten Offenlegungsvorschlag gegenüber dem Planungsbeginn reduzierten Anzahl an Wohneinheiten ist in Teilen erfolgt (somit leichte städtebauliche Dichteerhöhung erreicht);

zu g.:

der Klimabeirat wurde in die Überarbeitung der Entwurfsfassung einbezogen – seine Stellungnahme bestätigte die Städtebauliche Grundkonfiguration und -ausrichtung ⇒ seine Anregungen zur noch höheren städtebaulichen Dichte wurden ebenso nicht aufgegriffen wie vorgeschlagene festzusetzende Detailvorgaben zu energetischen Nutzungsaspekten;

zu h. und i.:

Zwischenergebnisbericht nach ersten Gesprächen mit der Investorin ⇒ Auftrag zur weiteren Verhandlung im Rahmen der Vereinbarungen zum Städtebaulichen Vertrag.

Auf dieser erreichten Planentwurfsbasis und diesem inhaltlichen Konsens zwischen Politik und Verwaltung erfolgte im ASSVW 02.12.2015 einvernehmlich die Freigabe zur Offenlegung.

Neben den Prüfaufträgen der Fraktionen erhielt die Verwaltung im November 2015 einen Antrag der Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen mit der Anregung, ein Grundstück für die Errichtung einer Wohnanlage für demenziell erkrankte Menschen bereitzustellen, sowie ein Schreiben der Grünen im Dezember 2015 mit der Bitte um Beantwortung von detaillierten Fragen zum Verkehrsgutachten. Zu beiden Anfragen wurde bereits Stellung genommen. Die Beantwortung der Fragestellungen zum Verkehrsgutachten ist zudem Gegenstand der Abwägung der Anregungen gemäß Anlage 1 zu dieser Vorlage.

Mit der zustimmenden Kenntnisnahme des Planungsausschusses zur erneuten Offenlegung am 24. November 2016 wurden der Verwaltung weitere Prüfaufträge erteilt. So sollte einerseits die Möglichkeit, den Baustellen- und Erschließungsverkehr nicht über die Straßen der vorhandenen Bebauung sondern über den Markweg Richtung Schiffahrter Damm zu führen, und andererseits die Option, Fahrradstraßen im Plangebiet vorzusehen, noch einmal intensiv geprüft werden. Die Ergebnisse dieser Prüfungen sind den untenstehenden Ausführungen zu entnehmen.

### **Positionierung und Abwägungsvorschläge der Verwaltung sowie erneute Prüfauftragsergebnisse**

Kritik und Anregungen zur Planung von den Bürgerinnen und Bürgern wie auch seitens des Fachausschusses, der sich mit Prüfaufträgen an die Verwaltung gewandt hat, beziehen sich vornehmlich und nach wie vor im Kern auf die folgenden Fragestellungen,

- I. ob das städtebauliche Konzept nicht eine zu hohe Bebauung, eine zu große Verdichtung und damit zu viele Einwohner vorsehe und gestalterisch der Lage am Ortsrand unzureichend Rechnung trage;
- II. ob das vorhandene Straßennetz den zusätzlichen Verkehr aufnehmen könne und nicht unverhältnismäßig große Belastungen entstünden;
- III. ob nicht eine Anbindung an den Schiffahrter Damm für Baufahrzeuge während der Bauphase (LKW-Verkehre) sinnvoll oder notwendig sei;
- IV. ob die Einrichtung von Fahrradstraßen nicht zur Optimierung der Verkehrsführung sowie zur Reduzierung der Verkehrsbelastung beitragen könne;
- V. ob sich nicht mit dem neuen Baugebiet die Entwässerungssituation verschlechtere und die Hochwassergefahr zunehme.

Stark zusammengefasst positioniert sich die Verwaltung zu den Punkten I. bis V. (nach wie vor) wie folgt:

zu I.:

Unabhängig von der aus Sicht der Verwaltung nach wie vor sinnvollen und vor dem Hintergrund der gesamtstädtischen Wohnbaulandbereitstellungsziele gebotenen städtebaulichen Dichte und der höhen- und abstandsbezogenen verträglichen Übergänge des neuen Baugebietes zum Wohnungsbestand in den Bereichen Markweg und östlich der Stettiner Straße wurden im Verfahren punktuell Reduzierungen in Höhe und Dichte vorgenommen:

- in den Baugebieten WA3 und WA8 Rücknahme der Höhe von IV/III Geschossen auf III/II;
- im Baugebiet WA6 Umwandlung der in den Bürgerversammlungen vorgestellten größeren Gebäudemassen am Markweg zugunsten kleinteiligerer überbaubarer Flächen;
- Rücknahme der Anordnung von Carports direkt entlang des Markweges;
- im Baugebiet WA18 sind die zunächst oberirdisch geplanten Stellplätze zugunsten einer privaten Freifläche in einer Tiefgarage herzustellen; hier können auch die erforderlichen Stellplätze für das Baugebiet WA14 untergebracht werden.

Die Entwicklung neuer Wohngebiete in einer merklichen Wachstumsphase der Stadt schließt „Brüche“ an den Nahtstellen zu bestehenden Bebauungsstrukturen nicht aus und stellt Herausforderungen zur Umsetzung, die nicht allein durch Adaption der bestehenden Siedlungsstrukturen, Dichten, Haustypen und Gebäudehöhen/ Geschosigkeit in den unmittelbaren Grenzbereichen zwischen Bestand und Neuplanung gelöst werden können und müssen.

zu II.:

Zur Bewertung der aktuellen und zukünftigen Verkehrssituation wurde zum Bebauungsplan Nr. 569 eine verkehrstechnische Untersuchung vom Ingenieurbüro Brilon Bondzio Weiser durchgeführt, in der die verkehrlichen Auswirkungen des städtebaulichen Konzeptes auf das Plangebiet und die bestehenden Straßen des angrenzenden Quartiers gutachterlich überprüft wurden: Die bestehenden Verkehrsbelastungen wurden hierbei mittels Knotenstromzählungen ermittelt und für den Prognosefall mit bundesweit anerkannten Kennziffern - in Anwendung auf die geplanten Entwicklungsziele des Gebietes und teilweise mit eher konservativen Ansätzen - hochgerechnet. Insgesamt wird mit dem Gutachten eine verträgliche Eingliederung des neuen Wohnquartiers in die Bestandssituation bestätigt.

Im Ergebnis des verkehrstechnischen Gutachtens können die Verkehre - auch nach nochmaliger Überprüfung der in den Offenlegungen geäußerten Kritik an Form und Inhalten des Verkehrsgutachtens - leistungsfähig innerhalb der bestehenden Straßenquerschnitte und unter den bestehenden Verkehrsregelungen abgewickelt werden.

Folgende wesentliche Aspekte sind aus fachlicher Sicht nach wie vor festzuhalten:

- das bestehende Straßennetz ist für die heutigen Verkehre ausreichend dimensioniert;
- die Knotenpunkte Hoher Heckenweg/ Kösliner Straße und Hoher Heckenweg/ Markweg gewährleisten auch in den Spitzenstundenbetrachtungen eine gute (QSV B) bzw. befriedigende (QSV C) Qualität des Verkehrsablaufs;
- die zukünftigen Verkehrsaufkommen können unter bestehendem Ausbau - auch mit den im Straßenraum markierten Stellplätzen/ Engstellen zur Geschwindigkeitsregulierung auf der Lauenburgstraße, Kösliner Straße und Stettiner Straße - im Straßennetz leistungsfähig abgewickelt werden;
- der Verkehr kann im Verlauf des Hohen Heckenweges weitergehend in einer guten (QSV B) bis sehr guten (QSV A) Qualität des Verkehrsablaufes abgewickelt werden;
- die Befahrbarkeit für Rettungskräfte ist in der bestehenden als auch zukünftigen Verkehrssituation uneingeschränkt gewährleistet.

zu III.:

In Bezug auf die Abwicklung des Baustellenverkehrs wurden gegenüber der Verwaltung wiederholt Bedenken aus der Bürgerschaft vorgetragen. Mit Kenntnisnahme der erneuten Offenlegung im November 2016 wurde darüber hinaus ein Prüfauftrag von Seiten des Planungsausschusses erteilt, der die Überprüfung von Optionen zur Entlastung der bestehenden Erschließungsstraßen in Richtung Hoher Heckenweg umfasst. Obwohl das Baustellenmanagement nicht Bestandteil des eigentlichen Bauleitplanverfahrens ist, hat die Verwaltung sich noch einmal vertiefend mit der Thematik befasst.

Zur Abwicklung der Baustellenverkehre stand hierzu als erster Schritt (erneut) folgende Prüfung im Fokus:

1. Nutzung des verlängerten Markweges zum Schiffahrter Damm im Zweirichtungsverkehr für den Baustellenverkehr;
2. Nutzung des verlängerten Markweges zum Schiffahrter Damm im Einrichtungsverkehr für den Baustellenverkehr;
3. Realisierbarkeit einer alternativen, temporären Baustraßentrasse Richtung Norden und Nordosten mit Anschluss an den Schiffahrter Damm.

Zu 1.

Der verlängerte Markweg gen Schiffahrter Damm stellt sich als grün- und baumbegleiteter Wirtschaftsweg in schmaler Trassierung mit schlecht einsehbaren Passagen dar. Die Anlegung von Verbreiterungen oder Ausweichstellen ist liegenschaftlich nicht realistisch; das Brückenbauwerk über den Edelbach ist in schlechtem Zustand.

Zeitgleich stellt der verlängerte Markweg eine wichtige und stark frequentierte Verbindung für Fußgänger und Radfahrer im Erholungsraum dar. Der Wirtschaftsweg dient der Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlichen Hofstellen und wird ebenso für die ausgeübte Pferdepensionshaltung wie querend für Freizeitreiten und Reitschulungen auf den Hofstellen genutzt.

Diese Rahmenbedingungen rein verkehrs- und vor allem verkehrssicherheitstechnisch machen die Abwicklung eines Baustellenverkehrs im Zweirichtungsverkehr realistisch nicht möglich und nicht vertretbar.

Das Prüfergebnis zu dieser Option ist im Fazit negativ.

Zu 2.

Auch eine temporäre Einbahn(straßen)regelung wäre für Schwerlastverkehre vor allem aufgrund der Enge (Schleppkurven allenfalls grenzfällig bewältigbar), der unmittelbaren Angrenzung von Baukörpern in den Kurvenbereichen und der nicht gegebenen Einsichtnahme der Strecke mehr als problematisch. Der Konflikt mit den gleichgerichteten und gegenläufigen hohen Fahrrad- und Fußgängerverkehren verbleibt. Im Ergebnis wäre ein Baustellenkonzept in der verkehrlichen und sicherheitstechnischen Sicht mit so vielen Auflagen verbunden, dass es nach aller praktischen Erfahrung nicht bewältigbar und vor allem auch prüfbar bleibt. Die Folgen für die an den Wirtschaftsweg angrenzenden Betriebe wären zudem gravierend (vgl. hierzu auch: vorgebrachte Anregungen im Verfahren).

Das Prüfergebnis auch zu dieser Option ist im Fazit negativ.

Zu 3.

Weitergehend wurde eine solitäre Trassierung einer Baustellenerschließung gen Norden und Nordosten durch den landwirtschaftlichen Raum nördlich des verlängerten Markweges mit Anschluss an die Hacklenburg und fortfol-

gend an den Schiffahrter Damm erwogen – eine solche Idee stellte sich zwar als im Grundsatz räumlich und verkehrstechnisch machbar dar, dies jedoch unter einer solchen Vielzahl von Fragestellungen und absehbaren Auflagen, die zeitnah nicht positiv beantwortbar sind. Voraussetzungen für die Umsetzbarkeit einer solchen Option wären vor allem:

- die Durchführung eines Baugenehmigungsverfahrens mit offenem Ausgang unter intensiver Prüfung und Nachweis ff. Aspekte:
  - landschaftsraumfunktionsbezogene Verträglichkeit im Außenbereich;
  - Verträglichkeit im Interessenausgleich zwischen der merklichen negativen Betroffenheit anderer (bisher planungsuneteiligter) Angrenzer und des Nachweises der unbedingten Notwendigkeit einer solchen Trassierung im freien Landschaftsraum (objektiv nicht, s.u.);
  - Beachtung wasserrechtlicher Aspekte zu im Trassierungsverlauf gelegenen Vorflutern sowie mit Blick auf die Edelbach-Querung;
  - Herstellung ausreichender verkehrstechnischer Breitenverhältnisse, insbes. auch im Einmündungsbereich des Schiffahrter Dammes;
  - Zustimmung von Straßen.nrw zur Anbindung an den Schiffahrter Damm.
- die Bereitschaft der Eigentümer und Pächter betroffener Grundstücke (Trasse und Ausweichstellen), die erforderlichen Flächen temporär zur Verfügung zu stellen einschl. Akzeptanz einer wirtschaftlichen Entschädigungsregelung.

Eine grundsätzliche Umsetzbarkeit wurde insofern zwar vorgeprüft, erscheint jedoch in der inhaltlichen Argumentation, der Erreichung einer rechtlich tragfähigen Baugenehmigung und mit Blick auf die gebotene Zeitnähe eines Erschließungsbeginns deutlich fraglich. Eine solche Lösung müsste sich vor allem auch an Angemessenheitsgesichtspunkten zu Erschließungslösungen im Bestand messen.

Im Gesamtfazit sind alle geprüften Lösungen zur Abwicklung der Baustellenverkehre in Anbindung an den Schiffahrter Damm (s.o.) kritisch zu bewerten. In der Konsequenz bedeutet dies die notwendige Abwicklung der Baustellenverkehre zum/vom Hohen Heckenweg über Markweg und Kösliner Straße/Lauenburgstraße. Insofern steht nachfolgend die transparente und fachliche Bewertung im Fokus, inwieweit die Baustellenverkehre im Rahmen dieser bestehenden Verkehrsinfrastruktur abwickelbar und vertretbar sind:

Mit Baustellenverkehren für das Plangebiet wird mit voraussichtlichem Baubeginn ab Mitte 2017 zu rechnen sein.

Die bereits begonnenen, nicht maßnahmebedingten Kanalsanierungsmaßnahmen an Lauenburgstraße und Kösliner Straße werden erst mit Beginn des 2. Quartal 2018 abgeschlossen sein, sodass diese (zweite) Verkehrsanbindung zum Hohen Heckenweg für die Abwicklung der Baustellenverkehre in den ersten ca. 9 Monaten der Baugebieterschließung nicht zur Verfügung steht.

Die beabsichtigte Baugebieterschließung lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt wie folgt skizzieren:

- In einer ersten ca. sechs Monate währenden Bauphase I wird der Bodenabtrag, der Bodenaushub in Teilbereichen (Regenrückhaltebecken) sowie der Kanalbau und die damit einhergehende Anlieferung der Kanäle und der Sandummantelung erfolgen:
  - In den ersten ca. drei Monaten dieser Bauphase, in denen Abtragung und Abtransport des Mutterbodens erfolgen, wird mit rd. 500 Fahrzeugen und somit mit rd. 1000 Fahrten im Schwerlastverkehr gerechnet, was einem Wert von durchschnittlich ca. 16 Fahrten pro Werktag, ohne Samstage, entspricht.
  - In darauffolgenden ca. drei Monaten werden die Materialien wie Kanäle, Schächte und Sand Füllmaterial zur Baustelle gebracht, was Schwerlastverkehre von rd. 200 Fahrzeugen und somit rd. 400 Fahrten generiert. In diesem Zeitraum ist mit durchschnittlich ca. sieben Fahrten pro Werktag, ohne Samstage, zu rechnen.
- In einer ebenfalls ca. sechs Monate andauernden Bauphase II werden die Straßen hergestellt:
  - Hier wird in einem ersten Zeitraum von ca. drei Monaten dieser zweiten Bauphase für die Lieferung der Materialien, wie Schotter und Füllmaterialien, mit rd. 625 Fahrzeugen und somit rd. 1250 Fahrten gerechnet, was einem Wert von durchschnittlich ca. 20 Fahrten pro Werktag, ohne Samstage, entspricht.
  - In darauffolgenden ca. drei Monaten werden für die Asphaltanlieferung sowie die Lieferung von Materialien zur Leitungsverlegung voraussichtlich rd. 200 Fahrzeuge, entsprechend rd. 400 Fahrten und somit durchschnittlich ca. sieben Fahrten pro Werktag, ohne Samstage, zu erwarten sein.

Dies bedeutet in den Hauptbelastungsmonaten von Erschließungsphase I durchschnittlich 16 LKW-Fahrten pro Werktag (Montag bis Freitag) und in den Hauptbelastungsmonaten von Erschließungsphase II durchschnittlich 20 LKW-Fahrten pro Werktag (Montag bis Freitag), je zum/vom Hohen Heckenweg;

Diese realistischen Belastungsabschätzungen der für die Herstellung der öffentlichen Erschließung des Neubaugebietes entstehenden Schwerlastverkehre, auch für nur einen zur Verfügung stehenden Erschließungsast, stellen fachlich und objektiv keine außergewöhnlich hohe, unzumutbare oder verkehrlich nicht abwickelbare Belastung für die bestehende(n) Erschließungsstraße(n) dar. Diese durchschnittlichen Belastungen liegen merklich unterhalb von täglichen Wohnstraßenbelastungen mit Buslinienfrequentierung im 20-Minuten-Takt: Dort werden im Vergleich täglich 54 Fahrten im Zeitraum zwischen 8 und 17h abgewickelt – und dies in vergleichbaren Straßentypsituationen.

Aufgrund der Sondersituation der bis April 2018 nicht für den Baustellenverkehr verfügbaren Verbindung Kösliner Straße/ Lauenburgstraße wird für die Erstphase der Erschließung des Baugebietes gleichwohl

- im vom Erschließungsträger vorzulegenden und abzustimmenden Baustellenlogistikkonzept (s.u.) dafür Sorge getragen, dass sich die oben genannten kalkulierten durchschnittlichen Belastungszahlen nicht an Einzeltagen vervielfachen, sondern zu einer möglichst gleichmäßigen werktäglichen Belastungsverteilung führen;

- im Baustellenlogistikkonzept verankert, dass durch „just-in-time-Anforderung“ Begegnungsverkehre von LKW-Fahrten im Markweg vermieden werden;
- im Detail geprüft, ob der ruhende Verkehr (Parken) im öffentlichen Straßenraum des vorderen Markweges eingeschränkt werden oder in Gänze entfallen sollte (einschl. Beachtung der Anliefersituation des Lebensmittelmarktes am Hohen Heckenweg) – hierfür könnten in diesem Fall dann kompensatorisch provisorisch hergerichtete Parkflächenangebote im nordwestlichen Bereich des künftigen Baugebietes zur Verfügung gestellt werden.

Weitergehend regulierende Auflagen zur Baustellenlogistik bzgl. des entstehenden Schwerlastverkehrs wie Beschränkungen der Fahrzeiten (Abwicklung der Verkehre außerhalb der Hauptverkehrs- und Belastungszeiten auf dem Hohen Heckenweg; Abwicklung der Verkehre außerhalb der Schulwegzeiten im benachbarten Wohnquartier) oder Beschränkung der Anzahl der Fahrten pro Stunde bzw. pro Tag wären zwar möglich, verlängerten die Erschließungszeiten des Baugebietes und streckten damit die Belastung des westlich angrenzenden Wohnquartiers auf einen längeren Zeitraum.

Geplant ab April 2018 stehen dann beide Erschließungsäste zum Hohen Heckenweg für die Abwicklung der Baustellenverkehre zur Verfügung: Die oben genannten werktäglichen durchschnittlichen LKW-Fahrtanzahlen sind dann zu halbieren, da das Beschickungskonzept die Zufahrt- und Abfahrtsituation voraussichtlich gleichverteilt über den Markweg (Zufahrten) und Kösliner Straße/Lauenburgstraße (Abfahrten) steuern wird.

Die Investorin als Erschließungsträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag in jedem Fall,

- unmittelbar nach Inkrafttreten des Bebauungsplans und rechtzeitig vor Beginn der öffentlichen Erschließungsmaßnahmen ein von einem fachlich qualifizierten Ingenieurbüro oder einer entsprechend qualifizierten Fachfirma erstelltes Baustellenlogistikkonzept vorzulegen,
- im Einvernehmen mit der Stadt Münster abzustimmen,
- zur Grundlage der Ausschreibung der öffentlichen Erschließungsmaßnahmen zu machen und
- in den Erschließungsphasen konsequent anzuhalten und umzusetzen.

Darüber hinaus wird die Investorin im gleichen Zusammenhang an die Vorlage eines Baustellenlogistikkonzeptes für ihre zeitlich der Herstellung der öffentlichen Erschließung folgenden, eigenen privaten MEFA-Hochbaumaßnahmen vertraglich gebunden. Die Steuerung der individuellen Bautätigkeit anderer Eigentümer bzw. einzelner Grundstückserwerbender im EFA-Bereich ist schlechterdings nicht realistisch beeinflussbar.

Die Baustellenabwicklung für die öffentliche Erschließung des Baugebietes würde gemeinsam von Erschließungsträger und Verwaltung frühzeitig und transparent in die Öffentlichkeit kommuniziert und je ein zentraler Ansprechpartner als Kontaktperson auch für die Öffentlichkeit benannt.

Ohne Frage werden die Bauphasen für die Erschließung des Baugebietes sowie, sich anschließend, für die Errichtung der Hochbaumaßnahmen im Baugebiet – wie an vielen anderen Stellen im Stadtgebiet auch – zu Mehrbelastungen bestehender Straßen mit LKW-Fahrten gegenüber dem Status Quo führen. Hierfür scheiden aus Sicht der Verwaltung noch einmal vertieft geprüfte Lösungen zur Abwicklung der Baustellenverkehre zum/ vom Schiffahrter Damm aus. Die dargestellten Belastungszahlen mit



LKW-Fahrten für Markweg und Kösliner Straße/ Lauenburgstraße vom/ zum Hohen Heckenweg bewegen sich im objektiv verträglichen und verkehrlich bewältigbaren Rahmen. Unterstützende Auflagen im Baustellenlogistikkonzept sollen die Belastung primär für den Markweg bis April 2018 soweit als vertretbar begrenzend steuern.

Zu IV.:

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan südlich Markweg hat die Verwaltung bereits Ende 2015 die Anregung aus der Bürgerschaft aufgegriffen, die Stettiner Straße als Fahrradstraße auszuweisen. Verkehrserhebungen aus 12/2015 belegen, dass die Stettiner Straße sowohl vom Verkehrsaufkommen, als auch vom Radverkehrsanteil, als Fahrradstraße geeignet erscheint. Hierzu ist es erforderlich, weiterhin notwendige Kfz-Verkehre der Anlieger zuzulassen.

Derzeit prüft die Verwaltung konstruktiv die konkrete Umsetzbarkeit.

zu V.:

Die Entwässerung erfolgt im Trennprinzip. Die Schmutzwasserkanalisation wird an die vorhandene Kanalisation in der Lauenburgstraße und im Markweg angeschlossen. Das Abwasser wird über weitere Kanäle bis zum Schmutzwasserpumpwerk an der Coerdestiege und von da aus über Druckrohrleitungen zur Hauptkläranlage geleitet. Die Aufnahmekapazität der bestehenden Kanalisation ist ausreichend, negative Auswirkungen über den Anschluss des neuen Wohngebietes sind nicht zu erwarten.

Das Oberflächenwasser wird getrennt vom Schmutzwasser mit Ziel der Rückhaltung von Niederschlagswasser nach Osten in ein neues Regenrückhaltebecken im Bereich der landwirtschaftlichen Fläche östlich des Grünzugs „Hoppengarten“ (außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches) geleitet. Diese Rückhaltung wird in Lage und Dimensionierung parallel zum Bauleitplanverfahren geplant und im Zuge der Erschließung des neuen Wohngebietes hergestellt. Es besteht keine Verbindung der Oberflächenentwässerung zur Lauenburgstraße oder zum Markweg: Die Ableitung erfolgt ausschließlich in das östlich zu errichtende Regenrückhaltebecken. Zusätzliche Belastungen des bestehenden Oberflächenwasser-Kanalsystems treten insofern nicht auf.

Um eine ausreichende Überdeckung der geplanten Kanalisation mit den Anschlusshöhen an das bestehende Schmutzwassernetz und einen ausreichenden Überflutungsschutz zu gewährleisten, muss das gesamte Gelände des Plangebiets mit einem zukünftigen Gefälle in östliche Richtung zum Hoppengarten angehoben werden. Diese notwendige Aufschüttung, insbesondere des westlichen Teils des Baugebietes, berücksichtigt mit Blick auf die Übergänge zu den westlich angrenzenden Bestandsgrundstücken klare und „schützende“ Regelungen im Bebauungsplan. Die bauliche Umsetzung wird durch den Erschließungsträger einheitlich vor Veräußerung angrenzender Einzelgrundstücke erfolgen, so dass diese oberflächenwassersichernden Maßnahmen aus einer Hand realisiert werden.

Im Gesamtfazit überwiegen für die Verwaltung die Belange der (möglichst umfassenden) Schaffung von Wohnraum in innenstadtnaher Lage sowohl die teilweisen Anregungen zur Ablehnung einer Wohnbebauung als auch die vielfältigen Anregungen zur Entdichtung und veränderten Strukturierung des geplanten Wohngebietes - sei es aus städtebaulichen, umweltbezogenen oder verkehrlichen Argumenten heraus.

Mit Umsetzung der Entwicklungsziele des vorliegenden Bauleitplanverfahrens wird den Maßgaben und Zielsetzungen der Grünordnung Münster weiterhin voll entsprochen: Der Grünzug „Hoppengarten-Edelbach“ verbleibt in seinen Funktionen und wird über ergänzende, das Angebot arrondie-

rende Spielflächen mit direkter Anbindung an den Grünzug sowie einen gestalteten grünen Quartiersrand westlich Hoppengarten ergänzt.

Die Verwaltung hält in der noch einmal ausführlich skizzierten Projektgenese und auf Basis der ausführlich-systematisierten Aufbereitung der Anregungen an den Inhalten der Planung fest: In der Konsequenz und in den mit dieser Vorlage gemachten Empfehlungen zur Abwägung der privaten Belange und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander bedeutet dies, nahezu allen die Inhalte und Regelungen des Bebauungsplans betreffenden Anregungen - trotz ihrer hohen Anzahl und Ausführlichkeit - nicht zu folgen.

### **Vertragliche Vereinbarungen**

Ergänzend zur bereits im Frühjahr 2015 zwischen der Investorin und der Stadt Münster abgeschlossenen Rahmenvereinbarung wird zur Bebauungsplanung flankierend eine ergänzende öffentlich-rechtliche Vereinbarung als Städtebaulicher Vertrag abgeschlossen. Diese beinhaltet vor allem Regelungen

- zur Sicherung der Verpflichtungen der Sozialgerechten Bodennutzung Münster (SoBo-Münster) einschließlich der Schaffung von Wohnraum für Flüchtlinge *und unter Ausklammerung der Baufelder für absehbar genossenschaftlichen Wohnraum*;
- zu den Rahmenbedingungen der Realisierung der Kindertagesstätte;
- zur Einhaltung der technischen Standards der Stadt im Kanal- und Straßenbau, dessen praktische Umsetzung einschl. Einforderung eines einvernehmlich abzustimmenden Baustellen- und Logistikkonzeptes vor Beginn des Kanal- und Straßenbaus und des investorenseitigen MEFA-Hochbaus;
- zur Einhaltung der energetischen und ökologischen Gebäudestandards der Stadt;
- zu zeitlichen Realisierungsverpflichtungen.

Bestandteil der Prüfaufträge des Planungsausschusses von Oktober 2015 war darüber hinaus die Prüfung der Bereitschaft des Projektpartners zur Durchführung hochbaulicher Optimierungsverfahren sowie der Einbeziehung von Landschaftsplanern in die Realisierung der öffentlichen Verkehrsflächen.

Nach Verhandlungen mit der Investorin wird im Ergebnis vertraglich geregelt, dass für die Realisierung des Geschosswohnungsbaus (Baugebiete mit den Kennziffern WA1, WA2, WA6 (südlichstes Baufeld), WA8, WA14, WA17 und WA18) unterschiedliche Architekten oder Architektenteams mit Entwurf, Planung und Realisierung der Hochbaumaßnahmen auf Basis der Festsetzungen des Bebauungsplans beauftragt werden. Für die Beauftragung mehrerer Architektenteams für je ein Baufeld besteht hingegen grundsätzlich keine Bereitschaft der Investorin. Die übrigen MEFA-Baufelder werden ergänzend eine andere architektonische Handschrift erhalten, da sie durch andere Eigentümer realisiert oder vergeben werden.

Die Beplanung der öffentlichen Verkehrsflächen durch ein Büro für Landschaftsplanung erscheint vor dem Hintergrund der geringen Gestaltungsmöglichkeiten wenig zielführend. Die Holz GmbH erklärt sich jedoch bereit, für die Gestaltung des Quartiersplatzes zzgl. der angrenzenden Erschließungsstraße, aufgrund ihrer stadträumlich prägenden Wirkung, eine Mehrfachbeauftragung unter Einbeziehung von mind. 3 Landschaftsplanern oder Landschaftsplanerteams, je mit Erfahrungen in der Beplanung urbaner öffentlicher Stadträume, für den Vorentwurf/Entwurf der Tiefbaumaßnahmen auf Grundlage rechtlicher, funktionaler und technischer Rahmenvorgaben der Stadt Münster zu beauftragen und durchzuführen. Die Auswahl des für die Realisierung zu favorisierenden Entwurfes erfolgt, verfasseraus anonymisiert, in Rückkopplung zur Stadt Münster (Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung und Tiefbauamt). Die Stadt Münster wird die so favorisierte Planung dem zuständigen politischen Entscheidungsgremium als Grundlage für die Ausbauplanung vorschlagen.

Die Bereitstellung von Grundstücken für bestimmte Nutzungszwecke wie das Seniorenwohnen oder die von der Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen (KIB) geforderte Dementenwohnanlage ist weder Gegenstand des Bebauungsplanes noch des Städtebaulichen Vertrages. Grundsätzlich stehen für solche Zielrichtungen im Plangebiet jedoch Grundstücke zur Verfügung. Die Errichtung und Verortung einer Einrichtung für Flüchtlingswohnen ist vertraglich gesichert.

Für die Grundstücke, die künftig durch die Stadt Münster vermarktet werden, gelten die Richtlinien für die Vergaben im Mehrfamilienhaus- und Einfamilienhausbereich (Ziele und Eigenverpflichtungen der Stadt auf Grundlage SoBoMünster). Im Baugebiet mit der Kennziffer WA 17 wird absehbar genossenschaftlicher Wohnungsbau durch den Wohnungsverein Münster von 1893 eG errichtet werden.

### **Umlegungsverfahren**

Zur Neuordnung der Grundstücke nach den Festsetzungen des Bebauungsplans wird ein Umlegungsverfahren nach § 45 ff. Baugesetzbuch (BauGB) durchgeführt. Die öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen werden dabei unentgeltlich ins Eigentum der Stadt Münster übertragen. Im Umlegungsverfahren werden die von den beteiligten Eigentümern ins Verfahren eingebrachten Grundstücke nach einheitlichen Wertmaßstäben beurteilt und neu geordnet. Alle für die Neuordnung des Plangebietes erforderlichen Maßnahmen werden verbindlich zwischen den Umlegungsbeteiligten geregelt.

i. V.

gez.  
Paal  
Stadtdirektor

### **Anlagen:**

1. Stellungnahmen
2. Begründung
3. Textliche Festsetzungen
4. Planverkleinerung