

BEGRÜNDUNG

zur 39. Änderung des fortgeschriebenen Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße“

Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 und Vorhaben- und Erschließungsplan

Stand: ENTWURF - 12. Dezember 2013

Inhalt

1	Änderungsanlass / Planungsgrundlagen.....	5
2	Änderungsbereich	7
3	Planungsrechtliche Situation	8
3.1	Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung	8
3.2	Bestehendes Planungsrecht / sonstige Satzungen, Verordnungen.....	12
4	Räumliche und strukturelle Situation	14
5	Ziel und Zweck der Flächennutzungsplanänderung.....	15
6	Inhalt der Flächennutzungsplanänderung	17
6.1	Grundzüge der Änderung.....	17
6.2	Art der baulichen Nutzung	18
6.3	Verkehrliche Belange, Verkehrsflächen.....	19
6.4	Berücksichtigung von Umwelteinwirkungen	20
6.5	Altlasten / Altstandorte.....	27
6.6	Denkmalschutz / Archäologie.....	32
6.7	Artenschutz.....	32
7	Kenndaten der 39. Änderung.....	34
8	Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht.....	35
8.1	Rahmen der Umweltprüfung	35
8.2	Kurzdarstellung der Planung.....	35
8.3	Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes.....	35
8.3.1	Fachgesetze	35
8.3.2	Fachplanungen.....	36
8.4	Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose	37
8.4.1	Mensch	37
8.4.2	Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt	38
8.4.3	Boden.....	39
8.4.4	Wasser.....	39
8.4.5	Klima / Luft.....	40
8.4.6	Landschaft/Ortsbild	40
8.4.7	Kulturgüter und sonstige Sachgüter.....	40
8.4.8	Wechselwirkungen der Schutzgüter	41
8.4.9	Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen	41

8.5	Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)	41
8.6	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	42
8.7	Monitoring.....	42
8.8	Zusammenfassung	42
9	Gesamtabwägung.....	44
10	Realisierung der Änderungsinhalte.....	47

stadtraum
Architektengruppe

■ Dipl. Ing. Bernd Strey
Dipl. Ing. Martin Rogge
Architekten + Stadtplaner

■ Düsseldorfstraße 11
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 393055
Telefax 0211 393056

■ Am Mittelhafen 42 - 44
48155 Münster
Telefon 0251 45984
Telefax 0251 58803

eMail: office@stadtraum-architekten.de, im Internet: www.stadtraum-architekten.de

1 Änderungsanlass / Planungsgrundlagen

Um dem Wandel im Nutzungs- und Funktionsgefüge im Bereich der Münsteraner Stadthäfen aktiv zu begegnen, hat die Stadt Münster zur Bewertung und Steuerung zukünftiger Entwicklungspotentiale einen Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ ^{*1)} aufgestellt, dessen grundlegende Zielaussagen bereits im Jahre 2004 gefasst und in der vorliegenden aktualisierten Fassung vom 03.05.2012 vom Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft (ASSVW) der Stadt Münster als handlungsleitende Grundlage für die weitere strukturelle und städtebauliche Entwicklung und die erforderlichen Bauleitplanverfahren im Bereich der Stadthäfen Münster beschlossen wurde. Unter der Gebietskategorie 12 wird im Masterplan für den Bereich südlich des Hansarings, auf den ehemals gewerblich genutzten Flächen zwischen Schillerstraße und Hafenweg, als Standortpotential die Ansiedlung großflächigen Einzelhandels mit einer maximalen Verkaufsfläche von 4.900 m² mit ergänzenden Wohn- und Dienstleistungsnutzungen benannt. Die Zielsetzungen für den Standort gehen zurück auf das ‚Einzelhandelskonzept - Leitlinien der räumlichen Entwicklung, 2004‘, das als vorgeschaltetes, gesamtstädtisches Plan- bzw. Entwicklungskonzept i. S. des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB die Voraussetzung für die Darstellung des Bereiches im Masterplan Stadthäfen lieferte. In der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster ^{*2)} ist der Bereich Hansaring/Osmo mit der Kennzeichnung ‚Planungsziel: Stadtbereichszentrum‘ hervorgehoben und in Abstimmung auf die Vorgaben der Landesplanung mit der kompletten Neuentwicklung als eines in die Siedlungsstrukturen der östlichen Münsteraner Innenstadt integrierten Versorgungsbereichs mittelzentraler Stufe belegt.

Die Umsetzung der Entwicklungsziele für den Bereich südlich des Hansarings soll über einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan erwirkt werden, als traditionsreiches Handelsunternehmen aus Münster beabsichtigt dabei die Firma STROETMANN als Investor und Vorhabenträger ein ganzheitliches Konzept aus großflächigen Einzelhandelseinrichtungen, Gastronomie, Dienstleistungsangeboten, Praxen, Büro- und Wohnnutzungen sowie einer ergänzenden Quartiersgarage am Standort zu realisieren und somit zu einer Gesamtattraktivierung und langfristigen Sicherung der stadträumlichen und nutzungsspezifischen Qualitäten im Quartier beizutragen.

Kern der Planung ist die Errichtung eines Verbrauchermarktes (E-Centers) mit einer Verkaufsfläche (VK) von 3.000 m² mit einem angeschlossenen Getränkemarkt mit rd. 400 m² VK, einem Lebensmittel-discounter mit einer Verkaufsfläche von 900 m² sowie einem Drogeriefachmarkt mit 550 m² VK und einer Apotheke von 50 m² VK sowie den erforderlichen Kundenstellplätzen. Zur städtebaulich funktionalen Einbindung der Einzelhandelsnutzungen in die bestehende Stadtstruktur werden als

^{*1)} Masterplan / Integriertes Handlungskonzept Stadthäfen Münster
Stadt Münster, Dezernat III / Stadtplanung, aktualisierte Fassung Mai 2012

^{*2)} Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster, Fortschreibung 2009
Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Juli 2009

ergänzende Nutzungen Flächen für Dienstleistungsbetriebe/Praxen/Büros, Gastronomie und Wohnen realisiert. Insgesamt beträgt die maximale Gesamtverkaufsfläche der geplanten Einzelhandels-einrichtungen 4.900 m², die Flächen für die ergänzenden Nutzungen umfassen mit rd. 3.400 m² für Dienstleistungen/Praxen/Büros, 1.000 m² für Gastronomie und rd. 3.000 m² für die Wohnnutzungen insgesamt rd. 7.400 m². Mit dem Vorhaben ist die Errichtung einer Tiefgarage mit bis zu 365 Stellplätzen verbunden, anteilig werden ca. 200 - 220 Stellplätze als öffentliche Quartiersgarage genutzt um dem bestehenden Parkdruck im Quartier entgegenzuwirken und somit die verkehrliche Situation im Planbereich zu verbessern.

Neben der Berücksichtigung landesplanerischer Belange bei der Bewertung des Standortes als Einzelhandelsstandort sind auch die städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen in die Betrachtung eingeflossen. Als teilweise freies bzw. mit Aufgabe der Nutzung durch die Post AG frei werdendes Grundstück ist die Sicherung der brachliegenden, ehemals gewerblich genutzten Flächen im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ein erstrangiges Planungsziel. Über die Lage zwischen der Hauptverkehrsachse Hansaring und dem Hafenweg sowie über die Anbindung zur Schillerstraße ist eine optimale Lenkung der Verkehre entsprechend den funktionalen und nutzungsspezifischen Erfordernissen möglich.

Die Umsetzung der Planung erfolgt über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße“ gemäß § 12 BauGB. Innerhalb der bestehenden Darstellungen im fortgeschriebenen Flächennutzungsplan der Stadt Münster ist die Umsetzung der benannten Entwicklungsziele im Sinne des § 8 Abs. 2 BauGB nicht möglich, so dass eine Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB durchzuführen ist. Die Aufstellung der Flächennutzungsplanänderung wurde als 39. Änderung des fortgeschriebenen Flächennutzungsplans der Stadt Münster für den Bereich „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße“ gemäß § 2 Abs. 1 BauGB durch den Rat der Stadt Münster in seiner Sitzung am 07.07.2010 beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss wurde im Amtsblatt 12 der Stadt Münster am 16.07.2010 öffentlich bekanntgemacht. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurde in Form einer Informationsveranstaltung der Stadt Münster zum Hafenforum/Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ am 05.07.2012 durchgeführt, die Veranstaltung wurde ortsüblich bekanntgemacht. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte in der Zeit vom 11.10.2013 bis einschließlich 15.11.2013.

2 Änderungsbereich

Der Bereich der 39. Flächennutzungsplanänderung ist aus dem Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 abgeleitet. Im Sinne einer strukturellen Begrenzung aus den bestehenden Darstellungen werden die bebauten Flächen der westlich und nördlich/nordöstlich angrenzenden Blockstrukturen dem Änderungsbereich zugeschlagen. Der Änderungsbereich wird begrenzt

- im Norden/Nordwesten durch den Hansaring (außerhalb)
- im Nordosten durch die Schillerstraße (außerhalb)
- im Osten durch die derzeit noch von den OSMO-Hallen überstandenen ehemaligen Gewerbegrundstücke
- im Süden durch den Hafenweg (innerhalb) sowie
- im Westen durch die Dortmunder Straße (außerhalb).

Der Änderungsbereich umfasst eine Fläche von 3,9 ha.

3 Planungsrechtliche Situation

3.1 Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Als ganzheitliches Konzept aus Einzelhandelseinrichtungen, Gastronomie, Dienstleistungsangeboten, Praxen und ergänzenden Büro- und Wohnnutzungen am Standort Hansaring/Hafenweg enthält die Vorhabenplanung mit dem Lebensmittelvollsortimenter und dem Discounter großflächige Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevantem Kernsortiment. Die Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 und der damit verbundenen 39. Flächennutzungsplanänderung erfolgt daher in Abstimmung auf die landesplanerischen Zielsetzungen am Standort gemäß den Zielen und Grundsätzen des seit dem 13.07.2013 rechtswirksamen ‚Sachlichen Teilplans großflächiger Einzelhandel‘ des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen LEP NRW.

Im geltenden Regionalplan Münsterland sowie im Entwurf zur Fortschreibung des Regionalplanes Münsterland (Stand: 2. Offenlage mit Stand 07.10.2013) ist der Geltungsbereich der 39. Flächennutzungsplanänderung als Allgemeiner Siedlungsbereich dargestellt. Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster ^{*2)} stellt den Vorhabenbereich als neu zu entwickelndes Stadtbereichszentrum „Hansaring/Osmo“ mit mittelzentraler Versorgungsfunktion entsprechend der Kategorie B dar. Zusammen mit den bereits bestehenden Einrichtungen an der Warendorfer Straße und der Wolbecker Straße soll der Standort siedlungsbereichs- bzw. stadtteilübergreifende Versorgungsaufgaben im Stadtbereich Ost übernehmen.

Eine erste Bewertung der zu erwartenden städtebaulichen Auswirkungen einer großflächigen Einzelhandelsansiedlung am Standort wurde in einer städtebaulichen Wirkungsanalyse im Jahr 2007 durch das Büro Junker und Kruse gutachterlich vorgenommen. Als Gesamtverkaufsflächengröße war für das Planvorhaben eine Fläche von 8.000 m² projektiert. Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen aus den Entwicklungen im Einzelhandelsbestand der Stadt Münster, veränderten absatzwirtschaftlichen Kennziffern sowie aktuellen Erkenntnissen zur Bevölkerungs- und Kaufkraftentwicklung im Untersuchungsraum wurde jedoch im Jahre 2010 eine Überarbeitung des Konzeptes erforderlich. In diesem Zusammenhang wurde das Gesamteinzelhandelsvolumen angepasst und auf 6.900 m² Gesamtverkaufsfläche reduziert, so dass eine Neubewertung der städtebaulichen Auswirkungen auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse des im Februar 2009 fortgeschriebenen Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster notwendig wurde. Die Ergebnisse der Bewertung sind in der Städtebaulichen Wirkungsanalyse^{*3)} aus dem Jahr 2011 dokumentiert. Neben

^{*2)} Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster, Fortschreibung 2009
Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Juli 2009

^{*3)} „Städtebauliche Wirkungsanalyse zu Einzelhandelsbausteinen im Bereich Münster – Hafen in der Stadt Münster“
Junker und Kruse Stadtforschung / Planung, Dortmund, Endbericht Juni 2011

der reduzierten Gesamtverkaufsfläche auf 6.900 m² war mit dem Konzept auch eine veränderte städtebaulich architektonische Ausgestaltung der Vorhabennutzung gegenüber dem nun vorliegenden Planstand mit 4.900 m² Verkaufsfläche verbunden.

Auf Basis der Kennziffern zur Kaufkraft (Kaufkraftbindung/Kaufkraftzuflüsse), zum einzelhandelsrelevanten Nachfragevolumen und zur Einzelhandelszentralität wurde das Vorhaben ‚Hafencenter‘ und sein Einzugsgebiet erfasst und hinsichtlich der Umverteilungswirkungen als maßgebliches Kriterium für die Beurteilung der zu erwartenden städtebaulichen Auswirkungen bewertet. Als Bewertungskriterien wurden städtebauliche Kriterien (Auswirkungen auf die städtebauliche Funktionsfähigkeit der benachbarten Versorgungsbereiche und auf die Nahversorgung im Versorgungsbereich) sowie landesplanerische Kriterien (Konzentrationsgebot, Integrationsgebot, Kongruenzgebot und Beeinträchtigungsverbot) gutachterlich untersucht. Als Kerneinzugsgebiet wurde für den Untersuchungsraum das südöstliche Münsteraner Stadtgebiet mit den Standortbereichen, die nach dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster als zentrale Versorgungsbereiche ausgewiesen sind, erfasst (Östliche Innenstadt, Wareндorfer Straße/ Schiffahrter Damm, Wolbecker Straße westlich, Hansaring/Osmo, Wolbecker Straße östlich, Mauritz-Ost/Wolbecker Straße und Friedrich-Ebert-Straße). Als weiterer Einzugsbereich wurde neben den Sonderstandorten an der Robert-Bosch-Straße, Hammer Straße und Loddenheide das Stadtbereichs- bzw. Grundversorgungs-/Nahbereichszentrum in Gremmendorf und Angelnmodde berücksichtigt. Neben dem aktuellen Einzelhandelsbestand im Untersuchungsraum sind zusätzlich die geplanten potentiellen Einzelhandelsansiedlungen bzw. Erweiterungsvorhaben in die Bewertung eingeflossen.

Zusammengefasst ist aus der gutachterlichen Bewertung von Juni 2011 festzuhalten, dass die Realisierung des damaligen Planvorhabens gutachterlich grundsätzlich als vertretbar eingestuft wurde. Unter Einhaltung einer sortimentsbezogenen maximalen Verkaufsflächengröße für die Warengruppen

- ‚Nahrungs- und Genussmittel‘ max. 3.600 m² VK
- ‚Gesundheits- und Körperpflege‘ max. 800 m² VK
- ‚Bekleidung‘ max. 800 m² VK und
- ‚Schuhe/Lederwaren‘ max. 300 m² VK

und der Festsetzung von Verkaufsflächenobergrenzen für zusätzliche kleinteilige zentrenrelevante Angebote auf max. 600 m² VK sowie der Festsetzung maximaler Obergrenzen für einzelne kleinteilige Ladenlokale, wurde für die Gesamtverkaufsflächengröße von 6.900 m² eine weitgehende Übereinstimmung des Planvorhabens mit den Aussagen und Zielsetzungen des Einzelhandelsentwicklungskonzepts für die Stadt Münster attestiert. Strukturelevante Auswirkungen auf die vorhandene Zentrenstruktur und Versorgungssituation der Stadt Münster waren lt. Gutachter mit dem damaligen Planungskonzept nicht zu erwarten, einzige mögliche Ausnahme bildete das benachbarte Stadtbereichszentrum ‚Wolbecker Straße‘ (westlich), wobei aufgrund der verbleibenden Anbieter ein Funktionsverlust des Zentrums gutachterlich ausgeschlossen wurde. Ein Widerspruch des ge-

planten Vorhabens zu den Zielsetzungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster sowie zu bundes- und landesrechtlichen Rahmenbedingungen ist unter Berücksichtigung der benannten Einschränkungen aus Sicht des Gutachters nicht gegeben.

Aus dem Erfordernis weitergehender Planungsoptimierungen und Einarbeitung der Maßgaben aus dem nach dem Hafenforum überarbeiteten Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ (s. Kapitel 1) wurde das Architektur- und Nutzungskonzept der Vorhabenplanung im Jahr 2012 erneut überarbeitet und das Nutzungsprofil mit einer Stärkung des Wohn- und Dienstleistungsangebotes im Sinne eines gemischten Stadtquartiercenters weiter geöffnet. Die Kopplung des Centers mit einer Quartiersgarage mit 200 - 220 öffentlichen Stellplätzen stützt die Quartiersfunktion zusätzlich. Als Einzelhandelsnutzungen sind ein Verbrauchermarkt mit einer Verkaufsfläche (VK) von 3.000 m² mit integriertem Getränkemarkt von zusätzlich 400 m² VK, ein Lebensmitteldiscounter mit einer VK von 900 m² sowie ein Drogeriemarkt mit einer Fläche von 550 m² VK und eine ergänzende Apotheke mit 50 m² VK vorgesehen, die geplante max. Gesamtverkaufsfläche im Vorhabensbereich umfasst mit dem nun vorliegenden Konzept eine Fläche von 4.900 m² VK. Als ergänzende Nutzungen werden Flächen für Dienstleistungen/Praxen/Büros (rd. 3.400 m²), Gastronomie (rd. 1.000 m²) und Flächen für Wohnnutzungen (rd. 3.000 m²) realisiert.

Gegenüber der Planung aus dem Jahr 2011 entfallen damit die Flächen für Textil- und Schuhfachmärkte und sind die Flächen für die ergänzenden kleinteiligen Einzelhandelsnutzungen deutlich reduziert. Neben dem veränderten Nutzungsprofil der Vorhabennutzung hat sich die Angebotssituation im Untersuchungsraum mit Neueröffnungen und Erweiterungen von Netto-Lebensmittelmärkten und der Schließung von Drogeriemärkten in Folge der Schlecker-Insolvenz ebenfalls verändert. Darüber hinaus ist auch die geplante Erweiterung des Rewe-Marktes am Hansaring bei der Bewertung möglicher absatzwirtschaftlicher Auswertungen zu berücksichtigen, so dass insgesamt eine Neubewertung der städtebaulichen Verträglichkeit in Form einer ergänzenden Stellungnahme der städtebaulichen Wirkungsanalyse ^{*4)} vorgenommen wurde.

Zur Bewertung des Einflusses der veränderten Rahmenbedingungen auf die gutachterlichen Ergebnisse aus dem Jahr 2011 wurden die möglichen absatzwirtschaftlichen Umverteilungseffekte neu berechnet und in die Einschätzung möglicher städtebaulicher Folgewirkungen eingestellt. Mit 3.550 m² VK bleibt der in die Berechnung einzustellende Verkaufsflächenanteil für die Hauptwarengruppe Nahrungs- und Genussmittel mit -1,4 % gegenüber dem Stand 2011 von 3.600 m² nahezu unverändert. In der Branche Gesundheits- und Körperpflegeartikel ist mit 715 m² ein um 9,4 % geringer Anteil gegenüber den früheren Verkaufsflächenanteilen von 800 m² gegeben. Für die verbliebenen angebotenen Randsortimente sind aufgrund der geringeren Umsatzvolumina städtebauliche Auswirkungen lt. Gutachter nicht zu erwarten.

^{*4)} „Städtebauliche Wirkungsanalyse zu Einzelhandelsbausteinen im Bereich Münster – Hafen, Ergänzende Stellungnahme zur Untersuchung von Juni 2011 unter Berücksichtigung aktueller Rahmenbedingungen“
Junker und Kruse Stadtforschung / Planung Dortmund, den 03.09.2012

Die aktualisierten Berechnungsergebnisse bestätigen die grundsätzliche gutachterliche Einschätzung aus dem Jahr 2011, wonach mögliche absatzwirtschaftliche Umverteilungseffekte mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht mit negativen städtebaulichen Folgewirkungen einhergehen. Vielmehr konnten durch die nochmalige Reduzierung des geplanten Verkaufsflächenvolumens die wahrscheinlichen absatzwirtschaftlichen Auswirkungen auf die Kaufkraftströme im Untersuchungsgebiet noch einmal reduziert werden. Über den Wegfall der Angebote in den Branchen Bekleidung/Textilien und Schuhe/Lederwaren sowie der kleinteiligen zentrenrelevanten Ergänzungsangebote wird darüber hinaus die potenzielle Konkurrenz zu bestehenden Zentren im Untersuchungsgebiet zusätzlich minimiert.

Die Wettbewerbssituation im benachbarten Zentrum der Wolbecker Straße (westlich) konnte durch Verkaufsflächenerweiterungen oder Modernisierungen sowie Veränderungen des kleinräumigen Wettbewerbs verbessert werden, so dass trotz der zu verzeichnenden Konkurrenz aus der geplanten Vorhabennutzung Betriebsaufgaben an der Wolbecker Straße (westlich) gutachterlich als unwahrscheinlich eingestuft werden. Eine Verschlechterung der räumlichen Angebotssituation in den zentralen Versorgungsbereichen wäre lt. Gutachter jedoch selbst im Falle einer Betriebsaufgabe eines der Anbieter an der Wolbecker Straße (westlich) über das weitgehend deckungsgleiche Versorgungsangebot im zentralen Versorgungsbereich Hansaring/OSMO nicht zu erwarten.

Nach Auffassung des Gutachters ist nach wie vor eine Verbesserung der Versorgungssituation im südöstlichen Stadtbereich - insbesondere auch zur Positionierung der Zentren gegenüber Standorten in nicht integrierten Lagen - durch die Entwicklung des Hafenareals und des zentralen Versorgungsbereichs Hansaring/OSMO anzustreben. Mit dem veränderten Nutzungsprofil und vor dem Hintergrund der aktuellen Einzelhandelsentwicklungen im Untersuchungsgebiet entspricht dabei die geplante Vorhabennutzung nach wie vor den Zielaussagen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes für die Stadt Münster sowie den bundes- und landesrechtlichen Rahmenbedingungen.

Mit Schreiben vom 08.11.2013 hat die Bezirksregierung Münster / Regionalplanungsbehörde anlässlich der Anfrage zur Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung gemäß § 34 LPlG vom 11.10.2013 mitgeteilt, dass „das Vorhaben [...] mit den geltenden Zielen der Raumordnung vereinbar“ ist. Belange der Raumordnung und Landesplanung stehen der 39. Änderung des wirksamen Flächennutzungsplans der Stadt Münster in den Zielsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 somit nicht entgegen.

3.2 Bestehendes Planungsrecht / sonstige Satzungen, Verordnungen

Vorbereitende Bauleitplanung, Darstellungen im Flächennutzungsplan:

Das Stadtquartier im nördlichen übergeordneten Planbereich zum Vorhabenstandort wird geprägt durch gemischte Nutzungen entlang den Hauptverkehrsachsen Hansaring und Wolbecker Straße und einer überwiegenden Wohnnutzung in den den Hauptstraßen abgewandten ‚Innenbereichen‘. Nach Süden, zum Stadthafen I, sind die Flächen entsprechend ihrer zum Teil noch bestehenden oder ehemaligen gewerblichen Nutzung im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Münster als Gewerbegebietsflächen dargestellt, im weiteren südlichen Verlauf grenzt das bestehende Industriegebiet an den Stadthafen. Entsprechend dieser Nutzungsstruktur ist der Planbereich im fortgeschriebenen Flächennutzungsplan der Stadt Münster im Wesentlichen

- als Gemischte Baufläche (M) dargestellt. Dies betrifft die Bereiche östlich der Dortmunder Straße, südlich des Hansarings sowie südwestlich der Schillerstraße. Lediglich im südöstlichen Teil des Plangebiets, über eine Länge von ca. 140 m und mit einer mittleren Tiefe von rd. 50 m, sind die Flächen nördlich des Hafenwegs entsprechend der ehemaligen rein gewerblichen Nutzung Teil der südlich und östlich angrenzenden Gewerbegebietsdarstellung (GE). Die Verkehrsfläche des Hafenweges selbst ist in die Darstellung des Gewerbegebietes mit einbezogen.

Verbindliche Bauleitplanung, Festsetzungen in rechtskräftigen Bebauungsplänen:

Der Bereich der 39. Flächennutzungsplanänderung mit dem Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 liegt im Geltungsbereich

- des Bebauungsplans Nr. 401 „Stadthafen I / Albersloher Weg“ in der Fassung der 5. Änderung, rechtskräftig seit September 2006.

Der Bebauungsplan Nr. 401 setzt zur Art der baulichen Nutzung die Flächen östlich der Dortmunder Straße, südlich des Hansarings und südwestlich der Schillerstraße als Mischgebiete (MI) fest, der südliche Planbereich zum Hafenweg ist im rechtskräftigen Bebauungsplan entsprechend seiner ehemaligen gewerblichen Nutzung als Gewerbegebiet (GE) planungsrechtlich gesichert.

Eine Umsetzung der Entwicklungsziele ist innerhalb der bestehenden Gebietsabgrenzungen des wirksamen Flächennutzungsplans und den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 401 nicht möglich. Die planungsrechtliche Sicherung der Vorhabennutzung erfolgt daher über das Instrumentarium eines Vorhaben- und Erschließungsplans gemäß § 12 BauGB und der nach § 8 Abs. 2 und Abs. 3 BauGB erforderlichen Flächennutzungsplanänderung im Parallelverfahren. Mit Inkrafttreten der 39. Änderung des Flächennutzungsplans und des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 werden die in dem Änderungsbereich bisher gültigen Darstellungen aufgehoben.

Sonstige Satzungen, Verordnungen:

Mit den geplanten Entwicklungszielen entspricht die 39. Flächennutzungsplanänderung den Zielsetzungen des Masterplans ‚Stadthäfen Münster‘ ^{*1)} sowie den Vorgaben des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster ^{*2)}.

Der Planbereich der 39. Flächennutzungsplanänderung liegt im Geltungsbereich der ‚Satzung der Stadt Münster über das besondere Vorkaufsrecht für den Bereich Bahnhof/Hansaviertel/Stadthafen‘ vom 12.10.1990 und ist darüber hinaus Bestandteil des Sanierungsgebietes Hafen I gemäß ‚Satzung der Stadt Münster über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes Hafen/Halle Münsterland‘ vom 12.11.1992. Belange aus dem besonderen Vorkaufsrechts stehen der 39. FNP-Änderung nicht entgegen, mit den Änderungsinhalten wird dem Erfordernis städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen zur Behebung städtebaulicher Missstände entsprochen. Sonstige Satzungen oder Verordnungen der Stadt Münster sind von der 39. Änderung des Flächennutzungsplans nicht betroffen.

^{*1)} Masterplan / Integriertes Handlungskonzept Stadthäfen Münster
Stadt Münster, Dezernat III / Stadtplanung, aktualisierte Fassung Mai 2012

^{*2)} Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster, Fortschreibung 2009
Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Juli 2009

4 Räumliche und strukturelle Situation

Der übergeordnete Planbereich ist gekennzeichnet durch die heterogenen Bebauungen im Übergang der straßenbegleitenden geschlossenen Blockstruktur der auslaufenden südöstlichen Innenstadt zu den Büro- und Dienstleistungseinrichtungen bzw. gewerblich genutzten Gebäuden und Anlagen im Umfeld der Münsteraner Stadthäfen.

Nach Norden zum Hansaring und im Anschluss zur Schillerstraße begrenzt eine 4 - 5 geschossige Blockrandbebauung mit in weiten Teilen gemischten Nutzungen in den Erdgeschossen und einer überwiegenden Wohnnutzung in den Obergeschossen den Planbereich. Mit einem Penny- und Rewe-Markt sowie mehreren kleinteiligen Laden- und Büronutzungen sind am Hansaring bereits diverse Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote vorhanden. Nach Westen zur Dortmunder Straße, nördlich des Hafenwegs, wird die Struktur durch ein 4 - geschossiges Bürogebäude bestimmt, das über den Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses auf der östlich angrenzenden Brachfläche (Anpassungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535) im Sinne einer geschlossenen Straßenrandbebauung räumlich fortgeführt werden soll. Nach Osten zwischen Schillerstraße und Hafenweg grenzen die großmaßstäblichen aufgelassenen Anlagen und Hallen des ehemaligen Werksgeländes der Firma OSMO. Der ehemalige Spänebunker im unmittelbaren östlichen Anschluss an das Plangebiet ist dabei prägender Ausdruck der früheren Gewerbenutzung.

Der eigentliche Planbereich als zukünftiger Standort der geplanten Vorhabennutzung zwischen Hansaring und Hafenweg, stellt sich nach Abriss der ehemaligen Gewerbebauten der Holzhandlung Wehmeyer in weiten Teilen als brachgefallene Gewerbefläche dar. Lediglich mit der Tankstelle im Eingangsbereich vom Hansaring, einem ehemaligen Wirtschaftsgebäude im nordöstlichen Anschluss zur Schillerstraße und mit dem 3-geschossigen, zurzeit noch durch die Deutsche Post AG als Postzustellstützpunkt genutzten Gebäude im Blockinnenbereich sind noch bauliche Anlagen bzw. Nutzungen auf dem Grundstück vorhanden. Mit Verlagerung des Postzustellstützpunktes an einen neuen Standort im Bereich der südlichen Stadthäfen werden die Gebäude zugunsten der geplanten Vorhabennutzungen aufgegeben.

Südlich des Hafenweges, außerhalb des Änderungsbereiches, grenzen nach Osten 3 - 7 geschossige ehemalige Speicher-, Lager- und Verwaltungsgebäude der früheren Hafennutzungen ans Plangebiet; teilweise aufwendig saniert nehmen sie heute Veranstaltungs-, Gastronomie- sowie Büro- und Dienstleistungsnutzungen auf. Die Speichergebäude Hafenweg 28 und 30 stehen unter Denkmalschutz. Nach Westen wird die Struktur ergänzt über 4 - 5 geschossige Neubauten gleicher Nutzung, sodass insgesamt eine durchlaufende Raumkante im Wechsel historischer und moderner Architekturen den nördlichen Bereich des Stadthafens prägen.

5 Ziel und Zweck der Flächennutzungsplanänderung

Mit der 39. Flächennutzungsplanänderung, dessen Aufstellungsbeschluss der Rat am 07.07.2010 gefasst hat, sollen die Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 gemäß den Maßgaben des § 8 Abs. 2 und 3 BauGB in die vorbereitende Bauleitplanung übernommen werden. Dabei sollen unter dem Titel ‚Hafencenter‘ die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Schaffung eines Stadtbereichszentrums geschaffen werden. Dieser zentrale Versorgungsbereich soll zur Ansiedlung großflächiger und nichtgroßflächiger Einzelhandelseinrichtungen mit überwiegend nahversorgungsrelevanten Sortimenten, Gastronomie- und Dienstleistungsangeboten sowie ergänzende Praxen, Büro- und Wohnnutzungen am Standort Stadthafen zwischen Hansaring und Hafenweg dienen. Darüber hinaus soll über die im Zusammenhang mit der Vorhabenutzung geplante Errichtung einer Quartiersgarage dem erhöhten Stellplatzbedarf im Stadtviertel und am Hafen entsprochen werden. Die Planungsinhalte sind Teil der Umstrukturierung im südöstlichen Stadtquartier von Münster, deren wesentliche Zielaussagen zur Sicherung der stadträumlichen und nutzungsspezifischen Qualitäten im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ ^{*1)} niedergelegt sind (s. Kapitel 1).

Das auf der Grundlage des Einzelhandelskonzeptes 2004 durch das Büro Junker und Kruse erarbeitete Verträglichkeitsgutachten aus 2007 kam auf der Grundlage der damaligen Investorenplanung mit ca. 8.000 m² Gesamtverkaufsfläche zu einer Verträglichkeitsaussage für insgesamt 7.300 m² Verkaufsfläche (VK), davon 4.400 m² VK für Nahrungs- und Genussmittel, 800 m² VK für Drogerie- und 800 m² VK für Textilartikel, 800 m² VK für Schuhe/Lederwaren und 500 m² VK für kleinteiliges zentrenrelevantes Ergänzungsangebot (zuzüglich nicht zentrenrelevantem Einzelhandel).

Nachdem im Einzelhandels- und Zentrenkonzept von 2009, das der Rat am 11.02.2009 ^{*2)} beschlossen hat, der Standort „Post“ nicht mehr als Teil eines einheitlichen größeren Stadtbereichszentrum (einschließlich Wolbecker Straße), sondern als eigenständiges Stadtbereichszentrum ausgewiesen wurde, untersuchten Junker und Kruse die Verträglichkeit des Vorhabens im Hinblick auf den benachbarten zentralen Versorgungsbereich Wolbecker Straße erneut und empfahlen insgesamt 6.300 m² Verkaufsfläche, davon 3.800 m² VK für Nahrungs- und Genussmittel, 800 m² VK für Gesundheits- und Körperpflegeartikel, 800 m² VK für Bekleidung, 300 m² VK für Schuhe/Lederwaren und 600 m² VK für weiteren kleinteiligen zentrenrelevantem Einzelhandel.

Der Standort ist im Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster vom 11.02.2009 als zentraler Versorgungsbereich „B6 Hansaring/Osmo“ zur Etablierung eines integrierten Versorgungsbereiches mittelzentraler Stufe (Stadtbereichszentrum) mit dem Angebotsschwerpunkt einer Ansied-

^{*1)} Masterplan / Integriertes Handlungskonzept Stadthäfen Münster
Stadt Münster, Dezernat III / Stadtplanung, aktualisierte Fassung Mai 2012

^{*2)} Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster, Fortschreibung 2009
Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Juli 2009

lung großflächiger nahversorgungsrelevanter Angebote dargestellt.

Im sogenannten ‚Hafenforum‘ ^{*3)} wurde die Stadtverwaltung vom Rat der Stadt Münster beauftragt, neben der Formulierung städtebaulicher und nutzungsspezifischer Zielsetzungen im Masterplan, die Steuerung und Umsetzung der Entwicklungsziele in einem ca. einjährig angelegten Bürgerbeteiligungsprozess unter Mitwirkung der Anwohnerschaft und Akteure im Stadtquartier zu moderieren und zu begleiten. Dabei bildet neben den bereits umgesetzten Maßnahmen entlang des nördlichen ‚Ufers‘ des Stadthafens I die Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP Nr. 535 den nächsten wichtigen Realisierungsschritt zur Neuordnung des Quartiers. Am 31.05.2011 wurde mit der Bilanz zum Hafenforum und der Vorstellung der zentralen Erkenntnisse aus den Workshops der öffentliche Diskussionsprozess beendet. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Hafenforums und der Workshops wurde der ‚Masterplan Stadthäfen‘ im Mai 2012 aktualisiert und der Öffentlichkeit vorgestellt. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens „Hafenforum“ wurden für die Vorhabennutzungen u.a. städtebauliche Kriterien entwickelt, die zu einer Umplanung des bereits im November 2010 vorgestellten Vorhabens geführt haben. Darüber hinaus wurde durch politischen Beschluss die maximal zulässige Gesamtverkaufsfläche der geplanten Einzelhandelseinrichtungen von ehemals 6.900 m² auf nunmehr max. 4.900 m² (ohne Sortimentsbeschränkung) begrenzt.

Die Investoren stellten die an die Vorgabe 4.900 m² Gesamtverkaufsfläche angepasste Planung am 03.05.2012 im ASSVW vor. Vorgesehen sind ein E-Center incl. Getränke mit 3.400 m² Verkaufsfläche, ein Drogeriemarkt mit 550 m² Verkaufsfläche, eine Apotheke mit anteilig 50 m² Verkaufsfläche sowie ein Lebensmitteldiscounter mit 900 m² Verkaufsfläche.

Nach Aussprache bescheinigte der Ausschuss dem Projektentwickler mehrheitlich, dass die Anregungen des Ausschusses in der Überarbeitung gut umgesetzt worden seien. Die vom Ausschuss freigegebenen Planungen wurden der Öffentlichkeit in einer Infoveranstaltung zum Masterplan am 05.07.2012 in der Mehrzweckhalle der Stadtwerke Münster vorgestellt.

Mit den nun vorliegenden Planinhalten zur 39. FNP-Änderung und zum VBP Nr. 535 unter Berücksichtigung der Entwicklungsziele des Masterplans ‚Stadthäfen Münster‘ ist die Übereinstimmung der Vorhabennutzung mit den mehrheitlichen Grundaussagen des Hafenforums dokumentiert. Als Maßnahme des großflächigen Einzelhandels erfolgt die Umsetzung der Vorhabenplanung auch in Anwendung der landesplanerischen Zielsetzungen und in Abstimmung auf das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster (s. Kapitel 3.1). Insgesamt wird somit neben der Sicherung stadträumlicher und nutzungsspezifischer Qualitäten den infrastrukturellen Belangen zur langfristigen Stärkung der Versorgungsfunktionen im Stadtbereich Ost entsprochen.

^{*3)} Hafenforum, Prozess zur Fortschreibung des Masterplans Stadthäfen Münster

Beschluss Juni 2010, Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft der Stadt Münster

6 Inhalt der Flächennutzungsplanänderung

6.1 Grundzüge der Änderung

Im fortgeschriebenen Flächennutzungsplan der Stadt Münster ist der Bereich des VBP Nr. 535 und damit der Änderungsbereich der 39. Flächennutzungsplanänderung im Wesentlichen als gemischte Baufläche (M) dargestellt (s. Kapitel 3.2). Die Darstellung dokumentiert die bestehenden Nutzungen und Strukturen im südöstlichen Stadtquartier mit dem grundsätzlichen Schwerpunkt einer gemischten Nutzung im Sinne der §§ 6 und 7 der BauNVO als Misch- bzw. Kerngebiet.

Die Ansiedlung großflächigen Einzelhandels am Standort basiert auf den Zielsetzungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster ^{*2)}. Demnach ist der Bereich Hansaring/Osmo mit der Kennzeichnung ‚Planungsziel: Stadtbereichszentrum‘ hervorgehoben und in Abstimmung auf die Vorgaben der Landesplanung mit der kompletten Neuentwicklung als ein in die Siedlungsstrukturen der östlichen Münsteraner Innenstadt integrierter Versorgungsbereich mit mittelfunktioneller Versorgungsfunktion entsprechend der Kategorie B belegt. Zusammen mit den bereits bestehenden Einrichtungen an der Warendorfer Straße und der Wolbecker Straße soll der Standort siedlungsbereichs- bzw. stadtteilübergreifende Versorgungsaufgaben im Stadtbereich Ost übernehmen. Neben den Zielsetzungen im Einzelhandels- und Zentrenkonzept erfolgt eine weitergehende Konkretisierung der Entwicklungspotentiale im Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ ^{*1)}. Unter der Gebietskategorie 12 sieht der Masterplan für den Vorhabenstandort neben der Ansiedlung großflächigen Einzelhandels mit einer maximalen Verkaufsfläche von 4.900 m² über die zusätzliche Ausweisung von Wohn- und Dienstleistungsangeboten eine weitergehende Öffnung des Nutzungsprofils in ein gemischtes Stadtquartierscenter vor.

Mit dem geplanten Nutzungsprofil von Einzelhandel, Dienstleistungen/Praxen/Büros, Gastronomie und Wohnen entspricht die Vorhabenplanung in vollem Umfang dem vorgegebenen Entwicklungsziel. Über die zusätzliche Ausweisung einer Quartiersgarage mit rd. 200 – 220 öffentlichen Stellplätzen zur verkehrlichen Entlastung des Stadthafenareals wird die Quartiersfunktion des Vorhabens zusätzlich unterstrichen.

Vor dem Hintergrund der Vielschichtigkeit des Nutzungsprofils und der Verteilung und Gewichtung der jeweiligen Nutzungsanteile nimmt die Vorhabenplanung im Sinne eines gemischten Stadtquartierscenters die bestehende Flächennutzungsplandarstellung einer gemischten Baufläche uneingeschränkt auf. Über das Instrumentarium des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist die weitergehende planungsrechtliche Sicherung der Maßnahmen, abseits der Gebietstypologien der BauNVO,

^{*2)} Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster, Fortschreibung 2009
Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Juli 2009

^{*1)} Masterplan / Integriertes Handlungskonzept Stadthäfen Münster
Stadt Münster, Dezernat III / Stadtplanung, aktualisierte Fassung Mai 2012

im Sinne des § 8 Abs. 2 BauGB auch auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung gewährleistet. Die im Zusammenhang mit der Großflächigkeit der geplanten Einzelhandelseinrichtungen durchgeführte gutachterliche Prüfung der städtebaulichen Auswirkungen ^{*3} ^{*4}) hat eine grundsätzliche Verträglichkeit und Übereinstimmung der Vorhabenplanung mit den raumordnerischen Zielen und Grundsätzen der Landesplanung ergeben, anlässlich der Anfrage zur Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung gemäß § 34 LPlG wurde mit Schreiben der Bezirksregierung Münster / Regionalplanungsbehörde vom 08.11.2013 die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den geltenden Zielen der Raumordnung bestätigt (s. Kapitel 3.1).

Mit der nun vorliegenden Flächennutzungsplanänderung ist die Darstellung einer gemischten Baufläche für die Grundstücke im Änderungsbereich unter Wegfall der zurzeit noch für Teilflächen bestehenden Gewerbegebietsdarstellung verbunden. Die Straßenfläche des im südlichen Änderungsbereich verlaufenden Hafenwegs bleibt in der bestehenden Gewerbegebietsdarstellung unverändert erhalten. Abseits der Nutzungstypologien wird entsprechend den Maßgaben der Stadt Münster der Standort der zukünftigen Quartiersgarage als öffentliche Parkplatzfläche zusätzlich in die Flächennutzungsplandarstellung aufgenommen.

Die im Folgenden aufgezeigten Inhalte zur Planänderung werden als 39. Änderung des fortgeschriebenen Flächennutzungsplans der Stadt Münster aufgenommen, durch die vorliegende Änderung des Flächennutzungsplans werden dessen Grundzüge nicht verändert.

6.2 Art der baulichen Nutzung

Im Änderungsbereich der 39. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster werden zur Art der baulichen Nutzung (Bauflächen) gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB folgende Änderungen vorgenommen:

- Die im südöstlichen Planbereich über eine Länge von ca. 140 m und einer mittleren Tiefe von rd. 50 m als Gewerbegebiet (GE) dargestellten ehemals gewerblich genutzten Flächen werden in die Flächendarstellung der angrenzenden Bereiche als Gemischte Baufläche (M) aufgenommen und geändert. Die Gewerbegebietsdarstellung der Straßenverkehrsfläche des Hafenwegs bleibt unverändert erhalten.

^{*3}) „Städtebauliche Wirkungsanalyse zu Einzelhandelsbausteinen im Bereich Münster – Hafen in der Stadt Münster“
Junker und Kruse Stadtforschung / Planung, Dortmund, Endbericht Juni 2011

^{*4}) „Städtebauliche Wirkungsanalyse zu Einzelhandelsbausteinen im Bereich Münster – Hafen, Ergänzende Stellungnahme zur Untersuchung von Juni 2011 unter Berücksichtigung aktueller Rahmenbedingungen“
Junker und Kruse Stadtforschung / Planung Dortmund, den 03.09.2012

Über die geänderte Darstellung wird eine einheitliche Überplanung des Standortes im Sinne eines gemischten Stadtquartiercenters planungsrechtlich gesichert und die Umsetzung der Vorhabenplanung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 unter Berücksichtigung der Vorgaben des Masterplans ‚Stadthäfen Münster‘ und des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster gemäß § 8 Abs. 2 BauGB gewährleistet (s.a. Kapitel 6.1).

Die Überplanung des zurzeit noch unbebauten Grundstücks im westlichen Anpassungsbereich des VBP Nr. 535 mit Wohn- und Dienstleistungsnutzungen ist innerhalb der bestehenden Flächennutzungsplandarstellung als Gemischte Baufläche sichergestellt.

6.3 Verkehrliche Belange, Verkehrsflächen

Für das im Parallelverfahren zur 39. FNP-Änderung laufende Planverfahren des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 wurde eine Verkehrsuntersuchung^{*5)} durchgeführt, die die Auswirkungen der Vorhabenplanung auf die bestehenden Straßen und die Leistungsfähigkeit der jeweiligen Knotenpunkte gutachterlich bewertet und geeignete Maßnahmen zur Sicherung der verkehrlichen Belange aufzeigt. Die Bewertung der bestehenden und zukünftigen verkehrlichen Belastungen im zu untersuchenden Planbereich erfolgte anhand unterschiedlicher Planszenarien, wobei in allen Varianten neben den geplanten Vorhabennutzungen auch die Entwicklung des östlich an das Vorhabengrundstück anschließenden Planbereichs des ‚Neuhafens-Münster‘ (ehem. OSMO-Areal) zum Wohnstandort mit rd. 390 Wohneinheiten in die Bewertung mit einbezogen wurde. Aufgrund zurzeit nicht gesicherter Realisierungshorizonte wurden die Auswirkungen übergeordneter verkehrlicher Maßnahmen, wie der 3. Bauabschnitt der B 51 und der Neubau der B 481n, differenziert erfasst und ausgewertet. Planfeststellungsbeschlüsse liegen seit Ende 2012 für die Maßnahmen vor. Die bestehende Fahrverbindung zwischen dem Albersloher Weg und der Schillerstraße über die derzeit private Theodor-Scheiwe-Straße ist in die Berechnung zur Verteilung der übergeordneten Verkehre einbezogen, in den Planszenarien wird zwischen der Bestandssituation sowie dem geplanten Ausbau der Straße durch die Stadt Münster unterschieden. Weitergehende Details sind dem Gutachten sowie der Begründung zum VBP Nr. 535 zu entnehmen.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass zum Anschluss der Vorhabenplanung an das innerörtliche Straßennetz ein baulicher Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings über den Ausbau eines lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunktes erforderlich ist (außerhalb des Geltungsbereichs der 39. FNP-Änderung). Der Betrieb der Lichtsignalanlage erfolgt ausschließlich für den Tageszeitraum. Insgesamt wird trotz des Mehrverkehrs durch die geplante Vorhabennutzung - selbst ohne Berück-

^{*5)} „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafen - Center“ in Münster - Entwurf“ Ingenieurgesellschaft nts mbH Münster, Stand 15.08.2013

sichtigung der Entlastungswirkungen aus den übergeordneten Verkehrsmaßnahmen - teilweise sogar eine Verbesserung gegenüber der heutigen Verkehrssituation erwirkt. Vor dem Hintergrund der gutachterlichen Ergebnisse stehen verkehrliche Belange der 39. Änderung des Flächennutzungsplanes nicht entgegen, vielmehr wird die Funktions- und Leistungsfähigkeit des bestehenden und zukünftigen Verkehrsnetzes auch für die Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung bestätigt.

Im Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 401 „Stadthafen I / Albersloher Weg“ sollte mit der 3. Änderung die Errichtung einer Quartiersgarage zur verkehrlichen Entlastung des Stadthafenareals vom Parkdruck fehlender öffentlicher Besucherstellplätze planungsrechtlich gesichert werden. Die Realisierung einer öffentlichen Parkierungsanlage im Planbereich war bis zum heutigen Zeitpunkt jedoch nicht möglich.

Mit Umsetzung der Vorhabenziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 im Parallelverfahren zur 39. FNP-Änderung ist in der geplanten privaten Tiefgarage anteilig die Ausweisung von rd. 200 - 220 öffentlichen Besucherstellplätzen vorgesehen, die die Funktion der Quartiersgarage nunmehr übernehmen. Entsprechend den Maßgaben der Stadt Münster zur Darstellung des öffentlichen Parkflächenangebots auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung wird

- der Standort der Quartiersgarage im Vorhabenbereich als ‚Verkehrsfläche, hier: öffentliche Parkfläche‘ in die Darstellung zur 39. Flächennutzungsplanänderung übernommen.

Mit der Darstellung werden die benannten Entwicklungsziele am Standort dokumentiert.

6.4 Berücksichtigung von Umwelteinwirkungen

LÄRMIMMISSIONEN

Der Änderungsbereich der 39. Flächennutzungsplanänderung ist als Teil der Siedlungsstrukturen der südöstlichen Münsteraner Innenstadt durch Lärmemissionen, insbesondere durch Verkehrslärm entlang der innerstädtischen Haupterschließungsstraßen, erheblich belastet. Vor dem Hintergrund ist davon auszugehen, dass für die Überplanung des Änderungsbereiches als stark lärmvorbelasteter Bereich die Orientierungswerte der DIN 18005 nicht eingehalten werden können bzw. sogar deutlich überschritten werden.

Mit der 39. FNP-Änderung sollen die Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 im Sinne des § 8 Abs. 2 BauGB in die vorbereitende Bauleitplanung übertragen werden (s. Kapitel 1). Das Nutzungsprofil des geplanten Vorhabens sieht die Errichtung von großflächigen Einzelhandelsnutzungen, Dienstleistungen/Praxen/Büros, Gastronomie und Wohnen vor. Mit dem Angebot wird den Entwicklungszielen des Masterplans ‚Stadthäfen Münster‘ unter Berücksichtigung der Vorgaben des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster für den Standort entsprochen. Darüber hinaus soll entsprechend den politischen Beschlüssen das Parkplatzproblem im Bereich des Stadthafens durch die in Kombination mit der Vorhabennutzung geplante Errichtung einer

Quartiersgarage mit rd. 200 - 220 öffentlichen Stellplätzen gelöst und eine nachhaltige Entlastung und Aufwertung des Quartiers durch Wegfall störender Parkplatzsuchverkehre und Wegfall von Nutzungsbeeinträchtigungen durch ‚Wildes Parken‘ erwirkt werden. Neben den nutzungsspezifischen Zielsetzungen für den Standort ist die mit der Umsetzung des Vorhabens verbundene Neubebauung eines prominenten, brachgefallenen innerstädtischen Grundstücks im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ein zentrales Planungsziel zur Stärkung der Innenentwicklung im südöstlichen Stadtquartier.

Mit der Umsetzung der benannten Entwicklungsziele sind besondere Anforderungen an den Immissionsschutz zu stellen um städtebauliche Missstände zu verhindern und die Schutzansprüche nach gesunden Wohn- und Lebensverhältnissen der angrenzenden bestehenden Nutzungen sowie der zukünftigen Nutzer zu gewährleisten. Diesem Erfordernis soll über die Festsetzung effizienter aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen auf der Ebene des Bebauungsplans entsprochen werden.

Zur verkehrlichen Anbindung des Vorhabens ist ein baulicher Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings erforderlich mit dem eine zusätzliche Erhöhung der Lärmemissionen verbunden ist. Vor dem Hintergrund der schwierigen Immissionssituation wurden zunächst unterschiedliche Planungsszenarien zur Anbindung des Vorhabens vom Hansaring einer grundsätzlichen Bewertung unterzogen, um ggf. durch eine bauliche Optimierung eine mögliche Reduzierung der Lärmbelastung zu erwirken; betrachtet wurden

- der Verzicht auf die Signalisierung des Kreuzungsbereichs
- die Anbindung des Vorhabens über einen Kreisverkehr
- die Aufweitung des Straßenraumes zur Schaffung von Wendemöglichkeiten für PKW
- nur rechts-rein/rechts-raus Lösungen
- die Signalisierung nur für Fußgänger als Bedarfsampel und
- die Signalisierung nur für Fußgänger mit Einbindung in die Verkehrssteuerung.

Nach Auswertung der benannten Planszenarien - die detaillierten Ergebnisse sind dem Kapitel 6.7.1 der Begründung zum VBP Nr. 535 zu entnehmen - soll in Abstimmung mit den Verkehrsbehörden der Stadt Münster die Anbindung des Vorhabenbereichs an den Hansaring über einen lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt erfolgen (s. a. Kapitel 6.3); nur so ist die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten und werden Störungen der Verkehrsabläufe durch verkehrlich funktionale Defizite im Kreuzungspunkt vermieden, die letztlich auch zu einer weiteren Erhöhung der Lärmbelastungen beitragen würden.

Auf Basis der benannten Maßgaben wurde für das im Parallelverfahren zur 39. FNP-Änderung laufende Planverfahren des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 eine Bewertung der Lärmsituation und der schalltechnischen Auswirkungen der geplanten Vorhabennutzungen durchgeführt. Die Bewertung erfolgte in Form eines schalltechnischen Berichtes, der in vier separaten Ergebnisdo-

kumentationen die Verkehrslärmsituation im Plangebiet^{*6)}, die Auswirkungen der vorhabenbezogenen Verkehrserzeugung auf die Verkehrslärmsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft ^{*7)}, die Auswirkungen des baulichen Eingriffs in den Hansaring als öffentlichen Verkehrsweg ^{*8)} sowie die Gewerbelärmsituation ^{*9)} gutachterlich untersucht und geeignete Lärmminde-
rungsmaßnahmen aufzeigt.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass für die geplanten schützenswerten Nutzungen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans (Vorhabenbereich und westlicher Anpassungsbereich zum Hafenweg) über die planungsrechtliche Festsetzung von passiven und aktiven Schallschutzmaßnahmen in Kombination mit Immissionsschutzhinweisen für das bauordnungsrechtliche Genehmigungsverfahren zur Errichtung der Vorhabennutzungen die Einhaltung der entsprechend den Gebietskategorien geltenden Orientierungs-/Richt- und Grenzwerte gegenüber Verkehrs- und Gewerbelärm gesichert und somit der erforderliche Schutzanspruch gewährleistet wird.

Mit dem für die Umsetzung der Vorhabenplanung erforderlichen Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings sind an bestehenden Fassaden im Einwirkungsbereich des Eingriffs die Grundlagen für eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV erfüllt. Dies resultiert im Wesentlichen aus dem Erfordernis eines Lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunktes und dem damit verbundenen abstandsbedingten Zuschlag von 1 bis 3 dB für die Ampelanlage im Tagesbetrieb. Im weiteren Verfahren werden die Anspruchsvoraussetzungen für passive Ausgleichsmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden geprüft und nach Erfordernis durchgeführt. Die Sicherung der Maßnahmen zum Umbau des Kreuzungspunktes sowie zur Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen erfolgt auf der Ebene des Durchführungsvertrages zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan.

Die Verkehrslärmsituation wird durch die hohe Verkehrsbelastung insbesondere auf dem Hansaring bestimmt. Hier ist festzustellen, dass im Prognose-Nullfall für das Jahr 2016 - ohne vorhaben-

^{*6)} „Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.2/01 zur Verkehrslärmuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße“ der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 19. August 2013

^{*7)} „Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.2/04 zur Bewertung der schalltechnischen Auswirkungen der vorhabenbezogenen Verkehrserzeugung auf die Verkehrslärmsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 19. August 2013

^{*8)} „Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.2/02 zur Verkehrslärmuntersuchung zum baulichen Eingriff in öffentliche Verkehrswege (Ausbau des Knotenpunktes am Hansaring) im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 19. August 2013

^{*9)} „Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.2/03 zur Gewerbelärmuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring/Schillerstraße/Hafenweg/Dortmunder Straße“ der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 19. August 2013

bedingte Lärmzuwächse - alleinig aus den Verkehrsbelastungen bereits Beurteilungspegel am Hansaring von bis zu 71 dB(A) tags bzw. 62 dB(A) nachts zu erwarten sind. Im Bereich der bestehenden Wohnbebauung werden unter Berücksichtigung des zu erwartenden Mehrverkehrs und Ausbau des Hansarings - auch im Planfall 3 als ‚Worst-Case-Szenario‘ - Beurteilungspegel absolut von bis zu 74/62 dB(A) tags/nachts ermittelt. Auch dies resultiert im Wesentlichen aus dem abstandsbedingten Zuschlag von 1 bis 3 dB für die Ampelanlage im benannten Kreuzungsbereich der öffentlichen Verkehrsfläche. Bei Abzug des lichtsignalbedingten Zuschlags liegen die maximalen Erhöhungen der Beurteilungspegel aus vorhabenbezogenen Mehrverkehren und unter Berücksichtigung der Schallreflektionen bei aufgerundet 2 dB tags als auch nachts (Ampel nur im Tagesbetrieb).

Bei der Berechnung der Lärmsituation wurde von den derzeitigen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sowie von den bestehenden Ausbaustandards der vorhandenen Straßen ausgegangen. Im Zusammenhang mit Überlegungen zur Lärminderungsplanung würde eine Verringerung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit in den kritischen Straßenabschnitten des Hansarings von 50 km/h auf 30 km/h bereits eine Minderung des Beurteilungspegels an den relevanten Immissionspunkten um 2,5 dB erwirken, weitergehende Reduzierungen könnten über den Einsatz lärmmindernden Asphalts erzielt werden. Mit Blick auf die Maßnahmen würden die Lärmzuwächse aus den vorhabenbezogenen Mehrverkehren inkl. der Schallreflektionen somit vollständig ausgeglichen. Was verbleiben würde, ist die Mehrbelastung aus dem abstandsbedingten Zuschlag von 1 bis 3 dB für die Ampelanlage im Kreuzungsbereich vom Hansaring zum Vorhabengrundstück. Hier ist festzustellen, dass mit jedweder städtebaulichen Entwicklung des brachgefallenen Gewerbegrundstücks mit entsprechend dem Standort adäquaten Nutzungen, allein aus den nutzungsspezifischen und verkehrstechnischen Erfordernissen zur Anbindung eines 20.000 m² großen innerstädtischen Grundstücks an das vorhandene innerörtliche Straßennetz, eine Umgestaltung der bestehenden Grundstückszufahrt am Hansaring zu einem leistungsfähigen lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt - mit den damit verbundenen Lärmzuwächsen aus dem abstandsbedingten Zuschlag für die Ampelanlage - erforderlich wäre. Unabhängig vom konkreten Planvorhaben ist somit eine geordnete städtebauliche Entwicklung des Planbereichs nur unter den benannten Vorgaben und Maßgaben möglich und eine im Sinne des § 1 Abs. 5 BauGB vorrangige Maßnahme zur Innenentwicklung entsprechend den städtebaulichen und nutzungsspezifischen Entwicklungszielen der Stadt Münster zu gewährleisten. Vor dem benannten Hintergrund ist der Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 und damit auch der 39. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Münster auch unter Berücksichtigung der Belange zum Lärmschutz zuzustimmen. Die detaillierten Ergebnisse und Maßnahmen sind dem Kapitel 6.7.1 der Begründung zum VBP Nr. 535 zu entnehmen.

Möglicherweise wird es zukünftig weitere Verbesserungen der Verkehrslärmproblematik geben. Im Zusammenhang mit der Lärminderungsplanung werden erste Überlegungen zur Ausdehnung einer Tempo-30-Geschwindigkeitsbegrenzung auch auf innerstädtische Hauptverkehrsstraßen diskutiert. Der weitere Verlauf dieser Diskussion bleibt abzuwarten. Als derzeit nicht gesichert werden

etwaige Maßnahmen aus einer Lärminderungsplanung jedoch nicht Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.

LUFTSCHADSTOFFIMMISSIONEN

Im Zuge des Planverfahrens des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 als Parallelverfahren zur 39. FNP-Änderung wurden zur Beurteilung der Auswirkungen der Vorhabenplanung auf die Luftqualität im angrenzenden Planbereich Untersuchungen zu den Luftschadstoffimmissionen durchgeführt^{*10)}. In den Untersuchungen wurden die Stickstoffdioxid- (NO₂) und Feinstaubimmissionen (PM₁₀ und PM_{2,5}) mit Hilfe eines Grobscreenings für die Straßenabschnitte Hansaring West, Hansaring Mitte, Hansaring Ost, Hafenweg West und Hafenweg Ost bestimmt und anhand der Grenzwerte der 39. BImSchV bewertet. Weitergehende Luftverunreinigungen aus dem Verkehrsbe- reich wie Benzol, Blei, Schwefeldioxid und Kohlenmonoxid liegen aufgrund der bereits durch die Stadt Münster ergriffenen Luftreinhaltemaßnahmen auch in den höchstbelasteten Bereichen deutlich unterhalb gesundheitsbezogener Grenz- und Richtwerte und wurden daher nicht in die Unter- suchung mit einbezogen.

Als Eingangsdaten für die Emissionsberechnung wurden die durchschnittlichen täglichen Verkehrs- stärken (DTV-Werte) mit der höchsten Verkehrsbelastung des ungünstigsten Planfalls gemäß der vorliegenden Verkehrsuntersuchung ^{*5)} zugrunde gelegt, entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeu- tung wurde als räumliche Einordnung für den Hansaring die Verkehrssituation einer ‚Hauptver- kehrsstraße‘ und für den Hafenweg einer ‚Erschließungsstraße‘ in die Berechnungen eingestellt. Auf Basis der Windrichtungsverteilung der Station Münster Zoo mit Übertrag der Windgeschwindigkeit in das Untersuchungsgebiet wurde eine durchschnittliche Wind- geschwindigkeit von 2,2 m/s in einer Höhe von 5 Metern über der mittleren Gebäudehöhe als Grundlage für die Immissionsprogno- se ermittelt. Der Einfluss der Bebauungsstruktur auf das Windfeld wurde im Sinne einer Worst-Case Betrachtung als geschlossene Randbebauung mit dem jeweils geringsten Bebauungsabstand ange- setzt. Neben den Luftschadstoffimmissionen durch den Straßenverkehr wurden zur Bestimmung der Hintergrundbelastung die gemittelten Messwerte der Station Münster-Geist aus den Jahren 2010 bis 2012 zugrunde gelegt, ohne Berücksichtigung zu erwartender rückläufiger Werte in den nächsten Jahren aufgrund der bestehenden verschärften Vorgaben zur Emissionsminderung.

Auf Grundlage der Ausbreitungsberechnungen zum Planfall 2016 sind folgende gutachterlichen Ergebnisse festzuhalten:

^{*10)} „Projekt Hafencenter Münster, Untersuchungen zu den Luftschadstoffimmissionen“, simuPlan, Dipl. Met. Georg Ludes, Dorsten, den 11.07.2013

^{*5)} „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafen - Center“ in Münster - Entwurf“ Ingenieurgesellschaft nts mbH Münster, Stand 15.08.2013

- **NO₂-Belastung:** Für den westlichen Straßenabschnitt des Hansarings beträgt die berechnete NO₂-Belastung im Jahresmittel 36,1 µg/m³ und für den mittleren Abschnitt mit der höchsten Verkehrsbelastung 36,9 µg/m³, für den Bereich ‚Hansaring Ost‘ wird aufgrund niedrigerer Gebäudehöhen und größerer Bebauungsabstände eine geringere Belastung von 34,6 µg/m³ prognostiziert. Entlang des Hafenwegs liegt aufgrund des sehr niedrigen Verkehrsaufkommens der Jahresmittelwert im westlichen Abschnitt bei nur 28,1 µg/m³, östlich liegt bei weiter sinkenden Verkehrsbelastungen der Wert mit 24,6 µg/m³ nur geringfügig über dem Wert der Hintergrundbelastung von 23,7 µg/m³.

Zwar führt die geschlossene Randbebauung in Kombination mit dem hohen Verkehrsaufkommen auf dem Hansaring zu einer Zusatzbelastung von bis zu 13,2 µg/m³ NO₂, der nach 39. BImSchV maximal zulässige NO₂-Wert von 40 µg/m³ im Jahresmittel wird jedoch in allen untersuchten Straßenabschnitten eingehalten. Die Wahrscheinlichkeit einer NO₂-Stundenmittelwertüberschreitung von 200 µg/m³ an mehr als 18 Stunden des Jahres liegt in allen Straßenabschnitten bei unter 3 %, eine Überschreitung des NO₂-Kurzzeitgrenzwertes wird nach Auswertung von Messungen aller LUQS-Stationen gutachterlich ausgeschlossen.

- **PM₁₀ und PM_{2,5} Belastung:** Der höchste PM₁₀ - Jahresmittelwert liegt im mittleren Abschnitt des Hansarings mit 27,9 µg/m³ bei 28 Überschreitungstagen, im westlichen und östlichen Bereich liegen die Werte bei 27,6 µg/m³ bzw. 26,7 µg/m³ mit 27 bzw. 24 Überschreitungstagen. Der PM_{2,5} - Jahresmittelwert liegt für den Bereich ‚Hansaring Mitte‘ mit 19,6 µg/m³ ebenfalls am höchsten, die Werte im westlichen und östlichen Bereich liegen bei 19,4 µg/m³ bzw. 19,2 µg/m³. Die ermittelte Feinstaubbelastung am Hafenweg liegt mit 23,5 µg/m³ im Bereich West und 22,1 µg/m³ im Bereich Ost für den PM₁₀ - Jahresmittelwert und 18,3 µg/m³ bzw. 17,8 µg/m³ für den PM_{2,5} -Wert nur geringfügig oberhalb der vorhandenen Hintergrundbelastung.

Die berechneten Feinstaubkenngößen liegen im Jahresmittel an allen untersuchten Straßenabschnitten unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte von 40 µg/m³ für PM₁₀ und 25 µg/m³ für PM_{2,5} sowie der zulässigen fünfunddreißigmaligen Überschreitung des PM₁₀ - Tagesmittelwertes von 50 µg/m³.

Insgesamt ist mit Umsetzung der Vorhabenziele keine unzulässige Überschreitung der NO₂ - und Feinstaubgrenzwerte für die bestehenden und geplanten Nutzungen im Plangebiet und in den angrenzenden Bereichen verbunden. Die Schadstoffkonzentrationen am Hansaring werden zwar deutlich erhöht, erreichen aber noch keine kritischen Werte, sondern bleiben auf einem Niveau, das für innerstädtische Hauptverkehrsstraßen nicht unüblich ist. Langfristig ist wegen sinkender Vorbelastungswerte und verschärften Emissionswerten für Kraftfahrzeuge mit einem weiteren Rückgang der Belastungen zu rechnen. Die Auswirkungen auf die Luftschadstoffkonzentrationen können daher im Rahmen der Abwägung hingenommen werden. Für die Änderung des Flächennutzungs-

plans der Stadt Münster mit einer einheitlichen Überplanung des Vorhabenstandortes im Sinne eines gemischten Stadtquartiercenters bestätigen die Ergebnisse die dargestellten Nutzungsziele, so dass Belange aus Luftschadstoffimmissionen der 39. FNP-Änderung nicht entgegen stehen.

STÖRFALLBETRIEB

Südlich des Bereichs der 39. FNP-Änderung befinden sich zwischen Stadthafen I und der Straße ‚Am Mittelhafen‘ zwei Gefahrstofflager der Spedition der Lehnkering GmbH, die bei der Entwicklung des Hafenareals bis zur Aufgabe der Lager im Jahr 2016 als Störfallbetriebe im Sinne der 12. BImSchV (Störfall-Verordnung) zu berücksichtigen sind. Im Zuge des Planverfahrens des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 als Parallelverfahren zur 39. FNP-Änderung wurde zur Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit der Vorhabennutzungen in Bezug auf die Gefahrstofflager eine Einzelfallbetrachtung gem. Kapitel 3.2 des KAS-18 Leitfadens „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfallverordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung - Umsetzung des § 50 BImSchG durchgeführt ^{*11)}. Dabei wurden die negativen Auswirkungen eines Störfalls in den Betriebsbereichen der Fa. Lehnkering auf die geplante Vorhabennutzung gutachterlich untersucht. Die Untersuchung erfolgte anhand von Auswirkungsbetrachtungen kritischer Stoffe nach Stofflisten der Fa. Lehnkering mit Ausbreitungsberechnungen unter Berücksichtigung der im Leitfaden KAS-18 genannten Parameter bei jeweils kürzester Entfernung zwischen einem möglichen Freisetzungsort und schutzbedürftigen Gebieten.

Die kürzeste Entfernung vom Betriebsbereich der Fa. Lehnkering zum Vorhabenbereich beträgt vom Lager „Am Mittelhafen 30 – 36“ 136 m und vom Lager „Am Mittelhafen 46“ 140 m. In den Betriebsbereichen werden Pflanzenschutzmittel, Farben und Lacke und sonstige Gefahrstoffe sowie Güter, die nicht als Gefahrenstoff eingestuft, jedoch wassergefährdend sein können, gelagert. Brennbare Flüssigkeiten, die nach der Gefahrstoffverordnung als entzündlich, leichtentzündlich bzw. hochentzündlich eingestuft sind, kommen nicht vor.

Unter den Szenarien ‚Brandereignis und Ausbreitung giftiger Brandgase‘ ergibt sich für den Vorhabenbereich/Bereich der 39. FNP-Änderung beim Brand eines flüssigen Pflanzenschutzmittels eine Schwefeldioxidkonzentration (SO₂) von max. 3,2 ppm, womit eine geringfügige Überschreitung des Beurteilungswertes von 3,0 ppm gegeben ist, die Expositionszeit beträgt ca. 10 Minuten. Im Brandfall schwefelhaltiger Stoffe wird eine unterhalb des Grenzwertes liegende SO₂-Konzentration von 2,7 ppm bzw. von 4,0 ppm ermittelt, die zeitliche Überschreitung des Beurteilungswertes beträgt jedoch lediglich ca. 282 s, entgegen einer dem Grenzwert zugrunde gelegten Expositionszeit von 1 Stunde.

^{*11)} „Gutachten zur Errichtung des Hafencenters Münster hinsichtlich möglicher Störfallrisiken auf Basis des Art. 12 der Seveso-II-Richtlinie bzw. des § 50 BImSchG“ UCON Umweltmanagement Consulting GmbH, Münster, 21.01.2013

Aufgrund der lediglich geringen Überschreitungen des Beurteilungspegels mit Expositionszeiten von nur wenigen Minuten wird vom Gutachter eine Gefährdung von Menschen im Bereich der Vorhabennutzung/Bereich der 39. FNP-Änderung weitgehend ausgeschlossen. Auswirkungen eines Brandes hinsichtlich Wärmestrahlung sowie der Druckwelle einer Explosion waren vor dem Hintergrund des ausreichenden bestehenden Abstandes nicht zu betrachten.

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse stehen lt. Gutachter sicherheitstechnische Bedenken einer Realisierung der Nutzungen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans / Änderungsbereich der 39. FNP-Änderung nicht entgegen.

6.5 Altlasten / Altstandorte

Im Altlastenkataster der Stadt Münster ist der Änderungsbereich der 39. FNP-Änderung und der Geltungsbereich des im Parallelverfahren laufenden vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 aufgrund der früheren und zum Teil noch heute bestehenden gewerblichen Nutzung mit unterschiedlichen Verdachtsflächen belegt.

Im Änderungsbereich der 39. FNP-Änderung ist die Tankstelle zum Hansaring als Standort schädlicher Bodenveränderungen (Nr.10048) gekennzeichnet, Altlast-/Verdachtsflächen sind mit der Nr. 232 auf dem Hafenweg und im Bereich der nördlichen Bebauung zum Hansaring (Grundstücke Hansaring 66, 66a und 68) mit der Nr. 222 eingetragen. Weitergehend liegt mit der Nr. 3592 auf dem Grundstück Hansaring 58 ein historischer Altstandort. Im weiteren Planbereich (außerhalb des Änderungsbereichs) grenzen teils großflächige Altlasten- / Verdachtsflächen und historische Altstandorte an. Hierbei sind besonders die Altlast-/Verdachtsflächen 330, ehemaliges OSMO-Gelände, die Grundstücke der südlichen Hafenwegbebauung im westlichen Anschluss an die ehemaligen OSMO-Hallen mit den Nummern 302, 319 und 10 sowie der Bereich der Gebäude Hafenweg 26a und 26b als historische Altstandorte 2304 und 2874 zu nennen. Im nördlich angrenzenden Planbereich zum Hansaring / Schillerstraße ist der Parkplatzvorbereich der bestehenden Einzelhandelseinrichtung Hansaring 59 als Altlast-/Verdachtsfläche Nr. 166 und die Gebäudebereiche als historische Altstandorte (Nr. 2253 und 3080) eingetragen, das Grundstück des Berufskollegs ist mit der Nr. 4507 ebenfalls als historischer Altstandort gekennzeichnet. Entsprechend den Darstellungen im Altlastenkataster sind im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Münster für den Bereich der 39. Änderung im nördlichen Anschluss der gemischten Baufläche zum Hansaring als auch im südlichen Anschluss der Gewerbefläche zum Hafenweg Darstellungen als Altlast- / Verdachtsflächen < 1 ha dokumentiert.

Die Darstellungen im Altlastenkataster und Flächennutzungsplan gehen teilweise zurück auf konkrete Begutachtungen der Altlastensituation, die zur Wertermittlung der Grundstücke im Zuge der geplanten Flächenentwicklung für den Vorhabensbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans

Nr. 535 vorgenommen wurden. Die erste Erkundung in Bezug auf mögliche Altlasten im Boden und Belastungen der aufstehenden Gebäude erfolgte im Jahr 2001 für das Grundstück der Postimmobilie Hansaring 64 ^{*12)}, das Grundstück des ehemaligen Holzkontors Heinrich Wehmeyer im südlichen Anschluss zum Hafenweg wurde im September 2010 einer Begutachtung ^{*13)} unterzogen und als verbleibendes Restgrundstück im Anschluss des Vorhabenbereichs an den Hansaring wurde für das städtische Grundstück der bestehenden Star-Tankstelle am Hansaring 54 eine Untersuchung zur Gefährdungsabschätzung ^{*14)} mit Stand November 2012 durchgeführt.

Für die an das Vorhabengrundstück angrenzenden gemischten Bauflächen wurden keine weitergehenden gutachterlichen Bewertungen zu möglichen Bodenbelastungen vorgenommen.

GRUNDSTÜCK POSTIMMOBILIE, HANSARING 64

Das Grundstück der Postimmobilie Hansaring 64 stellt mit rd. 1,22 ha den größten Flächenanteil im Vorhabenbereich und ist zu rd. 1/3 überbaut. Die unbebauten Flächenanteile liegen überwiegend brach und werden zum Großteil als Flächen für den ruhenden Verkehr der Post AG und der Postkunden genutzt und sind weitestgehend versiegelt. In der Begutachtung aus dem Jahr 2001 beauftragte die Deutsche Post Bauen GmbH die Umweltlabor ACB, die für den Rückbau vorgesehenen Gebäude und das Gelände der Postimmobilie auf mögliche Bauschadstoffe und Bodenverunreinigungen zu überprüfen und ein Konzept für den Gebäuderückbau zu erarbeiten.

Erfasst wurde ein Teilbereich der Gebäude sowie die gesamten Freiflächen der Postimmobilie, gewerblich/industrielle Vornutzungen wie ehemalige Montagegruben für PKW oder LKW sowie eine frühere, im Randbereich der Postimmobilie gelegene Tankstelle auf dem Grundstück des Bundesamtes für Post und Telekommunikation (BAPT) wurden bei der Untersuchung auf mögliche Bodenverunreinigungen berücksichtigt. Das BAPT-Grundstück war bereits Mitte der 90er Jahre saniert worden. Die Gebäude und baulichen Anlagen gehen auf unterschiedliche Entstehungsjahre des letzten Jahrhunderts, insbesondere zwischen den 30er und 60er Jahren zurück.

Die Überprüfung möglicher Bodenverunreinigungen erfolgte anhand von 50 Kleinrammbohrungen bis in eine Tiefe von max. 3,00 bzw. 5,00 m, oberhalb der für den Standort typischen geogenen bindigen Böden wurden Auffüllungen mit Schlacken, Bauschutt und Ziegelbruch festgestellt. Ein zusammenhängender Grundwasserleiter wurde nicht ermittelt, punktuell wird Stau- und Schichtenwasser oberhalb der bindigen Bodenschicht angetroffen. Folgende Ergebnisse der physikalisch-

^{*12)} Bericht zu den Ergebnissen der Bauschadstoff- und Bodenuntersuchungen – Postimmobilie Hansaring 64, 48155 Münster - Umweltlabor ACB GmbH, Münster, 26.03.2001

^{*13)} Gutachten zu den Ergebnissen der Bodenuntersuchung – Ehem. Holzkontor Heinrich Wehmeyer GmbH & Co. KG, Hansaring 50-52, Münster - Umweltlabor ACB GmbH, Münster, 10.09.2010

^{*14)} Gutachten, Untersuchung zur Durchführung einer Gefährdungsabschätzung auf dem Grundstück der Star-Tankstelle am Hansaring 54, 48155 Münster - GEOscan Technik GmbH, Ladbergen, 02.11.2012

chemischen Untersuchungen der Boden- und Bodenluftproben sind festzuhalten:

- nennenswerte Beeinträchtigungen der Bodenluft liegen nicht vor,
- für einen Teilbereich des Parkplatzes im Randbereich zum BAPT-Gelände wurden in tieferen Bodenschichten Bodenverunreinigungen mit leichtflüchtigen aromatischen Kohlenwasserstoffen als Ausbreitungen über das Stau- und Schichtenwasser oberhalb der Bodenschichten aus dem Bereich der ehemaligen Tankstelle festgestellt. Bei einer Umnutzung der Fläche sind Bodenaustauschmaßnahmen bzw. Sanierungsmaßnahmen erforderlich,
- im östlichen Geländebereich sind aufgrund der Auffüllungen punktuelle Beeinträchtigungen aus polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen bzw. Metallen/Schwermetallen vorhanden, womit eine eingeschränkte Verwertung/Entsorgung des Bodenaushubmaterials verbunden ist,
- für das Untersuchungsgelände ergeben sich Zuordnungen zur Verwertung/Entsorgung des anfallenden Bodenaushubmaterials gemäß LAGA-Richtlinie von Kategorie Z 0 bis Z 1.2 bzw. Z 2 und > Z 2,
- eine Beeinträchtigung des Grundwassers und Beeinflussung des Wasserhaushalts kann ausgeschlossen werden, lediglich eine kleinräumige Belastung des Stau- und Schichtenwassers ist zu besorgen.

Die Bauschadstoffhebung ergab nur geringe Mengen an Bauschadstoffen in Form von asbesthaltigen Materialien im Bereich einzelner Bauteile sowie Materialien wie bituminöse Dachbahnen und Gussasphaltplatten sowie Anlageteile, die im Zuge eines Rückbaus zu separieren und einer geregelten Verwertung/Entsorgung zuzuführen sind.

In Hinblick auf eine spätere Nutzung bestehen lt. Gutachter keine Einschränkungen hinsichtlich einer gewerblichen Nutzung, auf der Fläche können sowohl Food- als auch Non-food-Produkte verkauft oder gelagert werden. Ohne Sanierung der belasteten Flächen sollte von einer multifunktionalen Nutzung abgesehen werden. Unabhängig vom Ergebnis der Untersuchung empfiehlt der Gutachter die Erd- und Abbrucharbeiten auf dem Gelände gutachterlich zu begleiten.

GRUNDSTÜCK HOLZKONTOR WEHMEYER, HANSARING 50-52

Die Fa. Stroetmann beauftragte im Jahr 2010 die Umweltlabor ACB mit der Entnahme und Untersuchung von Bodenproben auf dem Grundstück des ehemaligen Holzkontors der Heinrich Wehmeyer GmbH & Co. KG zur Überprüfung der Fläche auf nutzungsbedingte Schadstoffeinträge und zur Deklaration der zu erwartenden Aushubmassen.

Das Gelände nördlich des Hafenwegs umfasst eine Fläche von rd. 6.000 m² und ist mittlerweile vollständig freigeräumt. Die ehemaligen Betriebsgebäude wurden im Jahr 2009 rückgebaut und die

Versiegelung der Flächen über Entfundamentierung aufgehoben. Die Abbrucharbeiten wurden gutachterlich begleitet, Auffälligkeiten bei den erschlossenen Auffüllungen oder Hinweise auf schädliche Bodenverunreinigungen ergaben sich nicht.

Die Überprüfung erfolgte anhand von 10 Rammkernsondierungen jeweils bis in den geogenen Bodenhorizont, woraus Sondierbohrungen bis in 2,00 bis maximal 3,00 m unter Gelände resultierten. Der geogene Schichtenaufbau variiert. Oberhalb der geogenen Böden wurden Auffüllhorizonte bestehend aus schluffigen Bodenschichten mit einem geringen Fremdstoffanteil aus i.d.R. Ziegelbruch oder Beton mit Mächtigkeiten von 0,5 – 2,0 m im Mittel mit 1,5 m angetroffen. Ein zusammenhängender Grundwasserleiter wurde nicht erschlossen, Stau- und Schichtenwasser wurde in Tiefen von 0,5 m und ca. 1,1 m unter Gelände angetroffen. Folgende Ergebnisse der physikalisch-chemischen Untersuchungen der Boden- und Bodenluftproben sind festzuhalten:

- Eine Sondierung (RSK 8) ergab eine Verunreinigung aus Mineralölkohlenwasserstoffen in Folge eines älteren Heizölschadens. Ausmaß und Tiefe der Verunreinigung konnten über horizontale und vertikale Bohrungen eingegrenzt werden, mit Umsetzung der geplanten Baumaßnahmen sind die auffälligen Bodenschichten auszuheben und einer geregelten Sanierung zuzuführen,
- die Schadstoffbelastung der Auffüllhorizonte ist gering und erlaubt eine Verwertung der anfallenden Auffüllhorizonte im Sinne der LAGA-Richtlinie 2004 entsprechend der Einbauklasse Z 2 (Einbauklasse Z 1.2 nach Richtlinie 1997),
- Die geogenen Böden sind in der Einbauklasse Z 0 als unbelastet einzustufen.

Mit Ausnahme des Teilbereichs der Zufahrt (RKS 8) wurden keine schädlichen Bodenverunreinigungen festgestellt. Vor dem Hintergrund, dass kleinräumige Bodenverunreinigungen jedoch nicht vollständig ausgeschlossen werden können wird vom Gutachter empfohlen, die Tiefbauarbeiten unter fachgutachterlicher Begleitung in Abstimmung mit der zuständigen Aufsichtsbehörde durchzuführen.

GRUNDSTÜCK STAR-TANKSTELLE, HANSARING 54

Zur Umsetzung der Vorhabenplanung ist eine Veräußerung des stadt eigenen Tankstellengrundstücks an den Vorhabenträger erforderlich, vor dem Hintergrund hat die Stadt Münster im Jahr 2012 die GEOscan Technik GmbH mit einer umwelttechnischen Untersuchung der Liegenschaft beauftragt. Das Tankstellengrundstück umfasst eine Fläche von rd. 960 m² und bildet die nordwestliche Eingangssituation des Vorhabenbereiches zum Hansaring. Aus der bestehenden Nutzung mit einem Tankstellenbetrieb sind mögliche Infiltrationsstellen für umweltrelevante Stoffe nicht auszuschließen, erste Voruntersuchungen hatten bereits Hinweise auf Verunreinigungen des Bodens und des Grundwassers ergeben.

Die Erkundung erfolgte über insgesamt 26 Sondierbohrungen mit einer maximalen Tiefe von 4,90 m unter Geländeoberkante GOK bis in gewachsenen Boden, insgesamt wurden 173 Bodenmischproben entnommen. Festgestellt wurden Füllböden bis zu einer Tiefe von 3,90 m unter GOK mit anthropogenen Beimengungen wie Bauschutt, Kohle, Ziegelbruch, Gasbeton, Schlacke, Beton und Glasbruch. Grundwasser konnte in Tiefen zwischen 1,92 m und 2,91 m unter GOK gemessen werden, zur Beprobung wurden drei Grundwassermessstellen eingerichtet. Folgende Ergebnisse sind festzuhalten:

- Organoleptisch wahrnehmbare Hinweise auf umweltrelevante Bodenverunreinigungen wurden über Mineralölkohlenwasserstoffgerüche (MKW) und Gerüche nach leichtflüchtigen aromatischen Kohlenwasserstoffen (BTX) in verschiedenen Intensitäten an insgesamt 15 Sondierbohrungen sowie in den Grundwassermessstellen festgestellt,
- für das Grundwasser wurde eine südlich bzw. südwestlich gerichtete örtliche Fließrichtung ermittelt,
- nennenswerte Kohlenwasserstoffbelastungen mit Konzentrationen zwischen 3.200 mg/kg und 4.800 mg/kg konnten ausschließlich an drei Untersuchungspunkten gemessen werden, BTX-Konzentrationen wurden an vier Sondierbohrungspunkten im Bereich zwischen 11,961 mg/kg und 111,835 mg/kg nachgewiesen. Da die jeweiligen Konzentrationshöchstwerte in grundwassergesättigten Bodenbereichen lagen, kann eine Schadstoffverlagerung über das Grundwasser nicht ausgeschlossen werden.
- Die gewachsenen Böden sind nicht über Schadstoffe beeinflusst und können als unauffällig bewertet werden, eine uneingeschränkte Verwertung der Böden ist möglich. Die Auffüllböden sind aufgrund der Verunreinigungen nach LAGA-Richtlinie in die Verwertungsklasse Z 1 bzw. Z 2 einzustufen, aus Sicherheitsgründen wird eine grundsätzliche Z 2-Behandlung für die weitere Verwertung/Entsorgung empfohlen,
- ein erhöhter PAK-Gehalt mit 0,98 µg/l als Summe der 16 EPA-PAK war lediglich an einer Grundwasserprobe messbar, alle weiteren auf PAK, BTX und KW untersuchten Grundwasserproben waren unauffällig.

Zusammengefasst belegen die Gutachten eine Beeinflussung der Flächen über unterschiedlich intensive Kontaminationen. Zu den stärker belasteten Bereichen zählen insbesondere die Zonen um die ehemalige Tankstelle und Wartungsgrube des Postgrundstückes im Norden des Plangebietes und die Fläche der Star-Tankstelle, hier sind teils Austausche der Auffüllböden oder anderweitige Sicherungsmaßnahmen zur Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans notwendig. Bei dem geplanten Vorhaben und den anstehenden Tiefbauarbeiten sind die unterschiedlichen Kontaminationsbereiche mit einer geregelten Verwertung und Entsorgung des Bodenaushubs zu beachten und unter fachgutachterlicher Begleitung in Abstimmung mit der zuständigen Aufsichtsbehörde durchzuführen. Unabhängig von den Messergebnissen, die im Wesent-

lichen nur mittelgradige Verunreinigungen belegen, sind zusätzliche höhere, sanierungsbedürftige Belastungen in Klein- oder Kleinsträumen nicht gänzlich auszuschließen. Bei Bedarf sind ergänzende gutachterliche Untersuchungen zu veranlassen.

Die Sicherung der Vorgehensweisen zur Sanierung und Verwertung/Entsorgung der belasteten Bereiche wird für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 auf der Ebene des Durchführungsvertrags verbindlich vereinbart und zur Grundlage des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens zur Errichtung der Gebäude gemacht. Weitergehende planungsrechtliche Darstellungen auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung werden nicht erforderlich, die bestehenden Altlast-/Verdachtsflächendarstellungen im FNP in den angrenzenden Bereichen bleiben unverändert erhalten.

6.6 Denkmalschutz / Archäologie

Innerhalb des Änderungsbereichs der 39. Änderung des Flächennutzungsplans befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand keine Baudenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes NRW.

Südlich des Hafenweges liegen dem Plangebiet jedoch die zwei denkmalgeschützten Speichergebäude Nr. 28 und 30 gegenüber, in deren Umgebung das Denkmalschutzgesetz besondere Rücksichtnahme fordert. Dem wird auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung durch festgesetzte Höhenstaffelungen des Baukörpers zum Hafenweg sowie durch Baumanpflanzungen zum Hafenweg Rechnung getragen.

Innerhalb des Änderungsbereichs befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand auch keine Bodendenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes NRW. Auf das Erfordernis zum Umgang mit Bodendenkmälern und das Verhalten bei der Entdeckung von Bodendenkmälern gemäß Denkmalschutzgesetz wird im vorhabenbezogenen Bebauungsplan hingewiesen.

Weitergehende Belange der Bodendenkmalpflege sind von der Änderung des Flächennutzungsplans nicht betroffen.

6.7 Artenschutz

Mit der Kleinen Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom Dezember 2007 wurde eine Anpassung des deutschen Artenschutzes an europäische Vorgaben vorgenommen. In der Folge sind bei allen genehmigungspflichtigen Planungs- und Zulassungsverfahren die Artenschutzbelange entsprechend den europäischen Bestimmungen im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Prüfung zu betrachten.

Auf der Ebene der Flächennutzungsplanung sind die Artenschutzbelange im Sinne einer überschlägigen Vorabschätzung zu berücksichtigen, soweit sie auf dieser Ebene bereits ersichtlich sind. Auf diese Weise lassen sich Darstellungen vermeiden, die in nachgeordneten Verfahren aus Artenschutzgründen nicht umgesetzt werden können (vgl. Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben, Gemeinsame Handlungsempfehlung des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW und des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW v. 22.12.2010).

Als Ergebnis einer überschlägigen Prüfung der Liste sog. planungsrelevanter Arten, die das Auskunftssystem des LANUV für das Messtischblatt 4011 'Münster' bereitstellt, ist für die Schotter- und Brachflächen sowie für die jungen Sukzessionsgehölze und Straßenbäume des Plangebietes eine Lebensraumbedeutung für planungsrelevante Arten nicht anzunehmen. Gutachterliche Begehungen des Geländes im Dezember 2012 und Dezember 2013 bestätigten die Annahme, dem besonderen Artenschutz unterliegende Tier- und Pflanzenarten kommen auf dem Gelände nicht vor und sind auch für die nahe Zukunft nicht zu erwarten.

Im Zusammenhang mit dem im Parallelverfahren zur 39. FNP-Änderung laufenden Bebauungsplanverfahren des VBP Nr. 535 wurde das zur Umsetzung der Entwicklungsziele rückzubauende Gebäude der Post AG einer artenschutzrechtlichen Überprüfung unterzogen, eine Besiedelung des Gebäudes von Tierarten, die einem besonderen Artenschutz unterliegen, konnte gutachterlich ausgeschlossen werden. Weitergehende allgemeine Hinweise zur grundsätzlichen Sicherung artenschutzrechtlicher Belange wurden aus dem Vorhabenbezug auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung getroffen.

Vor dem Hintergrund der benannten Ergebnisse stehen Belange des Artenschutzes der 39. Änderung des Flächennutzungsplanes nicht entgegen.

7 Kenndaten der 39. Änderung

Im Änderungsbereich der 39. Änderung des Flächennutzungsplans ergibt sich folgende Flächenbilanz:

Flächen nach Nutzung		Größe in ha	%
M	Gemischte Baufläche (§ 1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO) vor der Änderung	3,1 ha	80 %
GE	Gewerbegebiet (§ 1 Abs. 2 Nr. 8 BauNVO) vor der Änderung einschließlich der Straßenverkehrsfläche 'Hafenweg'	0,8 ha	20 %
M	Gemischte Baufläche (§ 1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO) nach der Änderung	3,65 ha	94 %
GE	Gewerbegebiet (§ 1 Abs. 2 Nr. 8 BauNVO) nach der Änderung (verbleibende Straßenverkehrsfläche 'Hafenweg')	0,25 ha	6 %
GESAMTFLÄCHE ÄNDERUNGSBEREICH		3,9 ha	100,0 %

8 Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht

8.1 Rahmen der Umweltprüfung

Nach § 2a BauGB ist bei Änderung eines Flächennutzungsplans eine Umweltprüfung durchzuführen. Im Rahmen der Umweltprüfung werden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht, der den Anforderungen der Anlage zum BauGB zu entsprechen hat, beschrieben und bewertet.

Die Umweltprüfung wurde auf Basis vorhandener Daten und Geländeerhebungen für den im Parallelverfahren aufzustellenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 'Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße' durchgeführt. Diese Datenlage ist hinreichend, um die notwendige Abschätzung der Umweltfolgen durch die Planung vorzunehmen. Umfang und Detaillierungsgrad entsprechen dabei der Ebene des Flächennutzungsplanes.

8.2 Kurzdarstellung der Planung

Mit der 39. FNP-Änderung wird die Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 'Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße' planungsrechtlich vorbereitet. Dieser dient der Realisierung einer großflächigen, mit Wohn-, Gastronomie- und Dienstleistungsnutzungen einschließlich Praxen und Büros durchmischten Einzelhandelsfläche. Im weiteren übergeordneten Planbereich des Stadthafens grenzen die Entwicklungsflächen des Bebauungsplans Nr. 541 'Stadthafen I / Schillerstraße / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg' und der begleitenden 42. FNP-Änderung an. Alle Planungen sind aus den Zielsetzungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster und des Masterplans 'Stadthäfen Münster' entwickelt.

Die 39. Änderung des Flächennutzungsplanes sieht im südöstlichen Teil des Plangebietes auf einer Fläche von 0,55 ha die Umwandlung einer bisher als Gewerbegebiet dargestellten Fläche (GE) in eine gemischte Baufläche vor (M). Im übrigen Plangebiet wird die bisherige Ausweisung als gemischte Baufläche beibehalten. Insgesamt umfasst der Änderungsbereich eine Fläche von 3,9 ha.

8.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

8.3.1 Fachgesetze

Von den in § 1 Abs. 6 Nr. 7g BauGB genannten Umweltschutzziele in Fachgesetzen und -plänen sind für die 39. Änderung des Flächennutzungsplans neben den Vorschriften des Baugesetzbuches im Wesentlichen folgende als relevant zu berücksichtigen:

- Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Lärmimmissionen, Luftschadstoffe) nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und den dazu gehörigen Verordnungen (BImSchV) sowie Einhaltung von Grenz-, Richt- und Orientierungswerten verschiedener Vorschriften (z.B. TA-Lärm, DIN 18005). Des weiteren Beachtung des Erneuerbare-Energien-Wärmegesetzes (EEWärmeG);
- Berücksichtigung der Altlastensituation gemäß Bundes- und Landesbodenschutzgesetz;
- Berücksichtigung des Eingriffes in Natur und Landschaft sowie Berücksichtigung von Schutzobjekten sowie von geschützten Tierarten gemäß Bundesnaturschutzgesetz bzw. Landschaftsgesetz NRW in Verbindung mit der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-RL) und 79/409/EWG (Vogelschutz-Richtlinie).

8.3.2 Fachplanungen

Schutzstatus Flächen/Objekte/Arten

Im Plangebiet kommen keine geschützten Flächen oder Objekte vor (§ 62 LG-Biotop, Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete, Gebiete von gemeinschaftlicher europäischer Bedeutung wie FFH- oder Vogelschutzgebiete). Aussagen zu möglichen Zugriffsverboten nach § 44 BNatSchG hinsichtlich sog. planungsrelevanter Arten sowie zu ggf. notwendigen Maßnahmen werden im Rahmen eines artenschutzrechtlichen Fachbeitrages erarbeitet.

Eine Baumschutzsatzung existiert im Stadtgebiet nicht. Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich eines Landschaftsplans. Schutzwürdige Biotop gemäß Stadtbiotopkartierung Münster oder gemäß Biotopkataster NRW sind nicht vorhanden.

Klimaschutz

Ein Ziel der Stadt Münster ist es, eine klima- und umweltschonende Stadtentwicklung zu realisieren, indem erneuerbare Energien genutzt werden sowie mit Energie- und Wasservorräten schonend umgegangen wird (Klimaschutzkonzept 2020 für die Stadt Münster).

Der Luftqualitätsplan der Stadt Münster verzeichnet für das Plangebiet keine Überschreitung der relevanten Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub. Das Plangebiet ist daher nicht Teil der seit dem 01.01.2010 ausgewiesenen Umweltzone, innerhalb derer eine Verbesserung der luft-hygienischen Situation angestrebt wird.

Umweltplan und Grünordnungskonzept der Stadt Münster

Im Umweltplan der Stadt Münster werden planerische Zielvorstellungen zu den Themen Klima-, Gewässer- und Bodenschutz räumlich dargestellt. Ziele des Umweltschutzes lassen sich aus dem

Umweltplan für das Vorhaben nicht ableiten, da das Plangebiet ohne besondere Schutzwürdigkeiten dargestellt wird. Das Plangebiet liegt außerdem nicht im Bereich wertvoller Teilflächen der verschiedenen grünordnerischen Zielkonzepte der Stadt Münster.

8.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose

Für die einzelnen zu betrachtenden Schutzgüter erfolgt gemäß § 2a BauGB jeweils eine Beschreibung und Bewertung der gegenwärtigen Umweltsituation. Anschließend werden die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens sowie die in Frage kommenden Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen dargestellt.

Beschreibung und Bewertung werden, wie es der Ebene des Flächennutzungsplans entspricht, auf die wesentlichsten Inhalte beschränkt. Für ausführlichere Informationen sei auf den Umweltbericht zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 hingewiesen.

8.4.1 Mensch

Derzeitige Umweltsituation

Die bauliche Nutzung gemäß BauNVO setzt sich im Änderungsbereich vor allem aus Gemischten Bauflächen (M) zusammen, am Hafenweg kommen untergeordnet auch Gewerbegebietsflächen (GE) vor. Die nächstgelegenen Wohnbauflächen (W) liegen außerhalb des Plangebietes jenseits von Schillerstraße und Hansaring. Das Plangebiet liegt insgesamt im Übergangsbereich zwischen der nördlich gelegenen Innenstadt sowie den südlich gelegenen von Gewerbe und Industrie geprägten Flächen im Umfeld der Münsteraner Stadthäfen.

Die tatsächlichen Nutzungen im Gebiet sind abseits der noch genutzten Postimmobilie von weitläufigen Brachflächen geprägt, die ehem. Gebäude der Holzhandlung Wehmeyer sind bereits rückgebaut.

Vorbelastungen existieren in Form von deutlichen Verkehrsbelastungen entlang des Hansarings, in dessen Folge der Änderungsbereich neben Belastungen aus Verkehrslärm auch verkehrsbedingten Schadstoffbelastungen unterliegt, die zulässigen Jahresmittelwerte der 39. BImSchV für Feinstaub und Stickstoffdioxid werden jedoch nicht erreicht. Darüber hinaus liegt das Plangebiet im potentiellen Wirkungsbereich eines Gefahrstofflagers der Firma Lehnkering GmbH, welches als Störfallbetrieb entsprechend den Maßgaben des § 50 BImSchG einzustufen ist. Laut einer Auswirkungsbetrachtung gemäß Seveso-II-Richtlinie (UCON, Stand 21.01.2013) können im Änderungsbereich im Falle eines Brandes Schwefeldioxidimmissionen auftreten, die jedoch die relevanten Grenzwerte einer potentiellen Gesundheitsgefährdung deutlich unterschreiten.

Militärische Luftbilder sowie Erkenntnisse aus Bauvorhaben in der Vergangenheit legen im Geltungsbereich der Änderungsplanung den Fund von Bomben und sonstigen Munitionsresten im Boden nahe.

Auswirkungen der Planung

Der Verlust von gewerblichen Nutzungen ist mit keinen direkten Betroffenheiten aus betrieblichen Verlagerungen/Veränderungen für das Schutzgut Mensch verbunden, die ehemals auf diesen Flächen angesiedelte Holzhandlung wurde verlagert. Auch im Umfeld verliert die Gewerbenutzung absehbar an Bedeutung.

Mit der Änderungsplanung ist für das Schutzgut Mensch zunächst nicht mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu rechnen. Der Umfang möglicher zusätzlicher Lärmentwicklungen aus zukünftigen Nutzungen ist aufgrund der Lärmvorbelastungen sehr begrenzt, die Voraussetzungen für gesundes Wohnen und Arbeiten sind über geeignete Lärminderungsmaßnahmen sicherzustellen.

Bei Neubaumaßnahmen besteht grundsätzlich Gefährdungspotential durch potentiell vorhandene Kampfmittel.

8.4.2 Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt

Derzeitige Umweltsituation

Der Vorhabenbereich stellt sich abseits der noch in Nutzung befindlichen Postgebäude seit Abriss der ehemaligen Gewerbebauten der Holzhandlung Wehmeyer in weiten Teilen als Schotterfläche dar, die bereits teilweise von ruderaler Vegetation unterschiedlichen Typs bewachsen ist. Gehölze existieren lediglich in Gestalt einzelner, überwiegend jüngerer Straßenbäume im Bereich Hansaring/Tankstelle sowie in Gestalt einiger ruderaler Gebüsche aus verschiedenen Pioniergehölzarten. Entlang des Hafenweges stockt knapp außerhalb des Änderungsbereiches eine Reihe junger Platanen.

Schützenswerte Biotopflächen der Stadtbiotopkartierung kommen im Plangebiet nicht vor, eine Bedeutung des Plangebiets für das innerstädtische Biotopverbundsystems ist gemäß der Darstellung des Umweltkatasters der Stadt Münster ebenfalls nicht gegeben.

Auswirkungen der Planung

Durch die Umwandlung der Gewerbefläche in eine Gemischte Baufläche sind keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf Pflanzen und Tiere und die biologische Vielfalt zu erwarten.

8.4.3 Boden

Derzeitige Umweltsituation

Im Plangebiet haben sich über Sandlöss der späten Weichsel-Kaltzeit unter Grundwassereinfluss ursprünglich Gley und Pseudogleyböden entwickelt. Schutzwürdige Böden waren innerhalb des Geltungsbereichs nach dem Auskunftssystem BK50 NRW dabei nicht vorhanden.

Im Bereich des gesamten Plangebietes wurden die gewachsenen Böden im Rahmen verschiedener Bautätigkeiten mit Auffüllungen von Höhen zwischen 0,5 und 2,0 m versehen sowie weitgehend überbaut. Die Auffüllböden weisen dabei teilweise Verunreinigungen auf, weswegen im Gebiet verschiedene Altlasten anzusprechen sind. So verzeichnet der FNP für das Plangebiet zwei Altlast-/Verdachtsflächen der Größenordnung < 1 ha, das Vorhandensein weiterer Kontaminationen ist anzunehmen. Die Altlastensituation wurde im Rahmen des im Parallelverfahren zur 39. FNP-Änderung laufenden Bebauungsplanverfahrens zum VBP Nr. 535 einer gutachterlichen Bewertung unterzogen (s. Kapitel 6.5).

Auswirkungen der Planung

Durch die Umwandlung der Gewerbefläche in eine Gemischte Baufläche ist für das Schutzgut Boden aufgrund weitreichender Vorbelastungen nicht mit zusätzlichen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu rechnen. Allerdings ist im Zuge baulicher Tätigkeiten ein Eingriff in schadstoffbelastete Auffüllböden zu erwarten. Zur Umsetzung der Entwicklungsziele ist eine fachgutachterliche Begleitung von Baufeldfreimachung und Erdarbeiten durchzuführen.

8.4.4 Wasser

Derzeitige Umweltsituation

Das Plangebiet weist keine Oberflächengewässer auf. Der Flurabstand des Grundwassers liegt bei über drei Metern, kleinräumig können innerhalb dieses Flurabstandes über stauenden Tonschichten jedoch Stauwasserhorizonte ausgebildet sein. Das Grundwasser strömt großräumig in östlicher Richtung der Werse zu, kleinräumig sind davon im Plangebiet nach Messungen der GEOscan Technik GmbH (2012) jedoch auch Abweichungen festzustellen (Fließrichtung örtlich südlich bzw. südwestlich).

Gemäß einer Untersuchung an einer Grundwassermessstelle des Gebietes wurden im Wirkungsbereich einer ehemaligen Tankstelle kleinräumig Belastungen des Stau- und Schichtenwassers durch Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) festgestellt. Von einer Beeinträchtigung des Grundwasserleiters ist jedoch nicht auszugehen (Umweltlabor ACB GmbH, Stand 26.03.2001). Für den Bereich der bestehenden Tankstelle am Hansaring sind nach den Grundwasseruntersuchungen der GEOscan Technik GmbH (Stand 02.11.2012) Belastungen des Grundwassers durch Kohlenwasserstoff und leichtflüchtige aromatische Kohlenwasserstoffe (BTX) als möglich zu bewerten.

Auswirkungen der Planung

Durch die Umwandlung der Gewerbefläche in eine Gemischte Baufläche ist für das Schutzgut Wasser nicht mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu rechnen. Allerdings ist im Zuge baulicher Tätigkeiten ein Eingriff in schadstoffbelastete Auffüllböden zu erwarten. Eine fachgutachterliche Begleitung von Baufeldfreimachung und Erdarbeiten zum Schutze des Grundwassers ist durchzuführen (s. a. Kapitel 8.4.3).

8.4.5 Klima / Luft

Derzeitige Umweltsituation

Die Klimafunktionskarte für die Stadt Münster weist das gesamte Plangebiet als stark verdichteten Siedlungsbereich aus. Vorhandene Klimatope sind aufgrund des hohen Versiegelungsgrades und aufgrund des Mangels an Vegetationsflächen durch den sogenannten 'Wärmeinseleffekt' charakterisiert.

Auswirkungen der Planung

Durch die Umwandlung der Gewerbefläche in eine Gemischte Baufläche ist für das Schutzgut Klima / Luft aufgrund vorhandener Vorbelastungen nicht mit zusätzlichen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu rechnen. Klimaökologische Ausgleichsräume, Belüftungskorridore, Kaltluftentstehungsgebiete oder Kaltluftleitbahnen werden gemäß Darstellung des Umweltkatasters der Stadt Münster von der Planung nicht berührt.

8.4.6 Landschaft/Ortsbild

Derzeitige Umweltsituation

Das Landschafts-/Ortsbild ist vor allem hinsichtlich seiner Bedeutung für die Wohnumfeldfunktion sowie für die wohnungsnaher Erholung zu betrachten. Eine Bedeutung des Plangebietes für die Freizeitnutzung besteht nicht, erholungsrelevante Strukturen sind nicht vorhanden.

Auswirkungen der Planung

Durch die Umwandlung der Gewerbefläche in eine Gemischte Baufläche ist für das Schutzgut Landschafts-/Ortsbild aufgrund vorhandener Vorbelastungen nicht mit zusätzlichen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu rechnen.

8.4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Innerhalb des Änderungsbereichs befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand keine Bau- oder Bodendenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes NRW. Südlich des Hafenwegs liegen dem Plangebiet jedoch die zwei denkmalgeschützten Speichergebäude Nr. 28 und 30 gegenüber.

Auswirkungen der Planung

Belange des Denkmalschutzes sind am Südrand des Änderungsbereichs in direkter Umgebung der genannten Baudenkmäler betroffen.

8.4.8 Wechselwirkungen der Schutzgüter

Die verschiedenen Schutzgüter sind Bestandteile eines komplexen Wirkungsgefüges. Die Wechselwirkungen zwischen ihnen sind bei der Beurteilung von Umweltfolgen zu berücksichtigen, damit auch indirekte Wirkungen und Summenwirkungen von Eingriffen erkannt werden können. Im Plangebiet sind möglicherweise folgende Wechselwirkungen von Belang:

- Entsiegelungen sowie bauliche Eingriffe in Bereiche mit Altlasten können Schadstoffverfrachtungen in Boden und Grundwasser auslösen.

Wechselwirkungen, die über die dargestellten Vorhabenwirkungen hinausgehen, sind nicht erkennbar.

8.4.9 Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen

Unter erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen sind diejenigen Auswirkungen zu verstehen, die auch unter Ausschöpfung von Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen die Umwelt erheblich beeinträchtigen und von daher mit besonderer Sorgfalt in die Abwägung einzustellen sind.

Auf der Ebene des Flächennutzungsplans sind derartige Auswirkungen nicht erkennbar. Grundsätzlich kommt allerdings bei der Umsetzung der Entwicklungsziele aufgrund der hohen Vorbelastung aus Verkehrslärm einem fachgerechten Umgang mit Lärminderungsmaßnahmen entlang der Hauptverkehrsachsen eine besondere Bedeutung zu, darüber hinaus sind in Abstimmung mit den zuständigen städtischen Dienststellen Maßnahmen im Umgang mit vorhandenen Altlasten zur Vermeidung erheblicher nachteiliger Auswirkungen zu treffen.

8.5 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)

Die Nullvariante bedeutet im vorliegenden Fall die Beibehaltung der Darstellung von Teilflächen im Süden des Plangebietes als Gewerbegebiet. Dies stünde im Widerspruch zu den Zielsetzungen des Masterplans 'Stadthäfen Münster' bzw. des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster. Positive Umweltauswirkungen durch Beibehaltung des Status quo sind gleichzeitig nicht erkennbar.

8.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Der Rat der Stadt Münster hat in seiner Sitzung am 07.07.2010 beschlossen, das Verfahren zur 39. Änderung des Flächennutzungsplanes als Parallelverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße“ einzuleiten. Mit der 39. FNP-Änderung wird die planungsrechtliche Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes zur Errichtung eines Stadtbereichszentrums im Sinne des § 8 Abs. 2 BauGB erwirkt. Mit dem geplanten Vorhaben wird den Vorgaben des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster und den daraus entwickelten Zielsetzungen des Masterplans 'Stadthäfen Münster' entsprochen. Zur Umsetzung der städtischen Entwicklungsziele für den Standort ist die Umwandlung von Gewerbegebietsflächen im Planbereich der 39. FNP-Änderung sowie in den östlich angrenzenden Bereichen des Bebauungsplanes Nr. 541 ‚Stadthafen I / Schillerstraße / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg‘ in der begleitenden 42. FNP-Änderung unabdingbare Voraussetzung. Anderweitige Planungsmöglichkeiten kommen insofern nicht in Betracht.

8.7 Monitoring

Gemäß § 4c BauGB sind die erheblichen Umweltauswirkungen, die mit der Durchführung einer Planung verbunden sind, von den Gemeinden zu überwachen, um unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig ermitteln und Gegenmaßnahmen ergreifen zu können.

Da die FNP-Änderung als vorbereitender Bauleitplan grundsätzlich nicht auf Vollzug ausgelegt ist, hat sie auch keine unmittelbaren Umweltauswirkungen, die im Sinne des Monitorings überwacht werden können. Erst auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung ist die Festschreibung von Monitoringmaßnahmen z. B. hinsichtlich der Überwachung des Umgangs mit Altlasten oder der Wirksamkeit grünordnerischer Maßnahmen möglicherweise sinnvoll.

Grundsätzlich haben die zuständigen Behörden im Rahmen ihrer Mitwirkungspflicht die Stadt Münster zu unterrichten, sofern sie im Zusammenhang mit einer Planung Erkenntnisse über erheblich nachteilige Umweltauswirkungen erlangen (§ 4 Abs. 3 BauGB).

8.8 Zusammenfassung

Mit der 39. Änderung des Flächennutzungsplans sind keine erheblichen Umwelteinwirkungen verbunden. Durch die Änderung des 0,55 ha großen Teilabschnitts im südöstlichen Änderungsbereich des 3,9 ha großen Plangebietes von einem Gewerbegebiet (GE) in eine gemischte Baufläche (M) werden keine bedeutenden Umweltfaktoren berührt.

Fachliche Ziele und Vorgaben nach § 1 Abs. 6 Nr. 7g BauGB sind besonders in Hinsicht auf den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen auf die Schutzgüter, die Altlasten und den Schutz von Objekten und Tierarten einzuhalten. Für die in § 44 BNatSchG formulierten Aussagen hinsichtlich sogenannter planungsrelevanter Arten sowie ggf. notwendiger Maßnahmen wurde eine artenschutzrechtliche Stellungnahme erarbeitet. In Bezug auf Bestimmungen des Klimaschutzes und der Umweltbestimmungen der Stadt Münster ist das Gebiet nur über das Klimakonzept 2020 betroffen. Die am 01.01.2010 eingerichtete Umweltzone schließt das Plangebiet nicht mit ein, auch städtische Zielkonzepte der Grünordnung betreffen das Gebiet nicht.

Voraussichtliche Auswirkungen der Entwicklung der Fläche auf einzelne Schutzgüter nach § 2a BauGB wurden einzeln unter den derzeitigen Gegebenheiten untersucht und beschrieben. Ergebnis der Untersuchungen ist, dass auf die Schutzfaktoren Mensch, Pflanzen/Tiere/biologische Vielfalt, Klima/Luft, Landschaft und Kultur/sonstige Sachgüter keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten sind. Bestehende Brachflächen nehmen keine ökologisch wichtige Rolle für die Tier- und Pflanzenwelt ein. Für den Schutzfaktor Mensch sind relevante Luftschadstoffbelastungen im Gebiet nicht gegeben, gegenüber Verkehrs- und Betriebslärm sind mit der Umsetzung der Entwicklungsziele, insbesondere aufgrund der hohen Vorbelastung aus Verkehrslärmimmissionen entlang des Hansarings, geeignete Lärminderungsmaßnahmen zum Schutz der bestehenden und geplanten Nutzungen sicher zu stellen.

In Bezug auf die Schutzgüter Boden und Wasser wurde auf die festgestellten Altlasten und die zu erwartenden Kampfmittel aus den Weltkriegen hingewiesen. Altlasten wurden meist über Auffüllböden und die ehemalige gewerbliche Nutzung in den Boden eingetragen. Über eine fachgutachterliche Begleitung der im Änderungsbereich geplanten Baumaßnahmen ist darauf zu achten, dass es zu keiner Schadstoffverfrachtung oder zu einem Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser kommt.

Zusammengefasst ist festzustellen, dass mit Umwandlung bestehender Gewerbeflächen in eine Gemischte Baufläche aufgrund vorhandener Vorbelastungen für das Plangebiet nicht mit zusätzlichen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu rechnen ist, unter Berücksichtigung der Belange zum Immissionsschutz und der Maßgaben im Umgang mit den vorhandenen Altlasten stehen Umweltbelange der 39. Änderung des Flächennutzungsplanes nicht entgegen.

9 Gesamtabwägung

Die 39. Änderung des fortgeschriebenen Flächennutzungsplans der Stadt Münster basiert auf den Entwicklungszielen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 zur Errichtung eines Stadtbezirkszentrums am Standort Stadthafen I, auf den ehemals gewerblich genutzten Flächen zwischen Hansaring, Schillerstraße und Hafenweg. Das Vorhaben umfasst zwei großflächige Einzelhandelseinrichtungen mit einer maximalen Gesamtverkaufsfläche von 4.900 m² in Kombination mit einem zusätzlichen Angebot an Dienstleistungsnutzungen/Praxen/Büros, gastronomischen Einrichtungen und Wohnnutzungen mit rd. 7.400 m². Mit den geplanten Nutzungen wird den Zielsetzungen eines gemischten Stadtquartiercenters am Standort entsprochen, über die zusätzliche Ausweisung einer Quartiersgarage mit rd. 200 - 220 öffentlichen Stellplätzen wird die Quartiersfunktion des Vorhabens zusätzlich unterstrichen. Die Planungsinhalte sind Teil der Umstrukturierung im südöstlichen Stadtquartier von Münster deren wesentliche Zielaussagen zur Sicherung der stadträumlichen und nutzungsspezifischen Qualitäten im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Masterplan ‚Stadthafen Münster‘ niedergelegt sind. Im weiteren übergeordneten Planbereich grenzen die Entwicklungsflächen des Bebauungsplanes Nr. 541 ‚Stadthafen I / Schillerstraße / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg‘ und der begleitenden 42. FNP-Änderung an.

Die gutachterliche Prüfung der städtebaulichen Verträglichkeit der geplanten großflächigen Einzelhandelseinrichtungen hat insgesamt eine Übereinstimmung der geplanten Vorhabennutzungen mit den Zielaussagen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster sowie den bundes- und landesrechtlichen Rahmenbedingungen bestätigt. Die kritische Wettbewerbssituation im benachbarten Zentrum der Wolbecker Straße (westlich) konnte durch Verkaufsflächenenerweiterungen oder Modernisierungen sowie Veränderungen des kleinräumigen Wettbewerbs verbessert werden, so dass trotz der zu verzeichnenden Konkurrenz aus der geplanten Vorhabennutzung Betriebsaufgaben an der Wolbecker Straße (westlich) gutachterlich als unwahrscheinlich eingestuft werden. Über die Festsetzung betriebstypenbezogener maximaler Verkaufsflächenanteile in Kombination mit sortimentsbezogenen Begrenzungen der Verkaufsflächen auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung wird eine planungsrechtliche Sicherung der gutachterlichen Vorgaben erwirkt, so dass strukturelle Auswirkungen auf die vorhandene Zentrenstruktur und Versorgungssituation oder Funktionsverluste in den benachbarten Stadtbezirkszentren nicht zu erwarten sind. Insgesamt wird mit der geplanten Vorhabennutzung der gutachterlichen Empfehlung nach einer Verbesserung der Versorgungssituation im südöstlichen Stadtbereich - insbesondere auch zur Positionierung der Zentren gegenüber Standorten in nicht integrierten Lagen - durch die Entwicklung des Hafencenters entsprochen. Die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den geltenden Zielen der Raumordnung ist über das Ergebnis der landesplanerischen Anfrage gemäß § 34 LPlG bestätigt.

Mit der Umsetzung der Entwicklungsziele sind zusätzliche verkehrliche Belastungen sowie Belastungen aus Lärmemissionen im unmittelbaren und angrenzenden Planbereich, insbesondere zum Hansaring, verbunden. Zur Sicherung der verkehrlichen Abläufe auf den angrenzenden Erschlie-

Bungsstraßen sowie der gesetzlichen Schutzbedürftigkeiten der bestehenden als auch geplanten Nutzungen wurden gutachterlich Maßnahmen aufgezeigt, die als Regelungen zum Ausbau der Straßenverkehrsflächen im Durchführungsvertrag zum VBP Nr. 535 zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Münster vertraglich vereinbart werden bzw. als Festsetzung passiver oder aktiver Schallschutzmaßnahmen eine Sicherung der verkehrlichen Belange sowie der Belange zum Immissionsschutz auf der Ebene des vorhabenbezogenen Bebauungsplans gewährleisten. In Anwendung der im Bebauungsplan festgesetzten Lärminderungsmaßnahmen und der Sicherung und Durchführung der Anspruchsvoraussetzungen gemäß der 16. BImSchV im Einwirkungsbereich des baulichen Eingriffs in den Hansaring über den Durchführungsvertrag kann eine hinreichende Verträglichkeit des Vorhabens auch vor dem Hintergrund der besonderen Lärmsituation zum Hansaring erwirkt werden. Weitergehende Möglichkeiten einer zusätzlichen Lärminderung können durch bauliche und verkehrliche Maßnahmen im Zusammenhang mit einer Lärminderungsplanung für die innerstädtischen Hauptverkehrsachsen erwirkt werden. Mit der Ausweisung von rd. 200 – 220 öffentlichen Parkplätzen im Zusammenhang mit der Vorhabennutzung wird eine Entlastung des Parkdrucks im Stadthafenareal erwirkt und somit auch zu einer Reduzierung der Lärmbelastungen im Quartier durch Wegfall von Parksuchverkehren beigetragen.

Aufgrund der bestehenden hohen Verkehrsbelastungen auf den umgebenden Erschließungsstraßen ist der FNP-Änderungsbereich durch Luftschadstoffe belastet. Die gutachterliche Bewertung der Schadstoffimmissionen ergab, dass mit Umsetzung der Entwicklungsziele keine unzulässige Überschreitung der NO₂ - und Feinstaubgrenzwerte PM₁₀ und PM_{2,5} für die bestehenden und geplanten Nutzungen im Änderungsbereich verbunden ist, Belange aus Luftschadstoffimmissionen stehen der 39. FNP-Änderung nicht entgegen.

Über die bestehende technische Infrastruktur ist die Ver- und Entsorgung im Bereich der 39. Flächennutzungsplanänderung grundlegend sichergestellt. Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass der Änderungsbereich in weiten Teilen überplant und teilweise flächendeckend versiegelt ist, sind Belange von Natur und Landschaft von der Umsetzung der Änderungsinhalte nicht betroffen. Planungsrelevante Tier- und Pflanzenarten kommen im Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans nicht vor und sind auch für die nahe Zukunft nicht zu erwarten. Die Altlastenuntersuchungen haben keine erheblichen flächigen Belastungen des Bodens oder der zurzeit noch auf dem Vorhanggrundstück des VBP Nr. 535 bestehenden baulichen Anlagen ergeben, zur Sicherung der Altlastenbelange wird die Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP im Änderungsbereich der 39. Flächennutzungsplanänderung vom Amt für Grünflächen und Umweltschutz der Stadt Münster begleitet.

Das im weiteren südlichen Anschluss jenseits des Stadthafens I befindliche Gefahrgutlager der Fa. Lehnkering wurde als Störfallbetrieb im Sinne des § 50 BImSchG einer gutachterlichen Bewertung unterzogen, sicherheitstechnische Belange stehen einer Errichtung der geplanten Nutzungen im Änderungsbereich der 39. FNP-Änderung nicht entgegen.

Im Sinne einer Gesamtabwägung würde bei Nichtdurchführung der Planung das bestehende Planungsrecht Gültigkeit behalten, womit eine Umsetzung der Entwicklungsziele des Masterplans 'Stadthäfen Münster' für den Standort südlich des Hansarings nicht möglich wäre. Eine Wiederaufnahme der Zielsetzungen des bestehenden Planungsrechtes steht vor dem Hintergrund der bereits erfolgten und in Planung befindlichen Maßnahmen zur Neugestaltung des Stadthafenbereichs ebenso außer Frage, so dass eine geordnete städtebauliche Entwicklung entsprechend den städtischen Zielsetzungen nicht mehr gewährleistet wäre. Abseits möglicher Umsetzungspotentiale in den angrenzenden Bereichen würde das Vorhabengrundstück als aufgelassene Gewerbebrache das erforderliche stadträumliche und funktionale Zusammenwachsen des Stadtquartiers stören. Vor dem benannten Hintergrund wird mit Umsetzung der Vorhabenplanung und der damit verbundenen 39. Änderung des Flächennutzungsplans den stadträumlichen und nutzungsspezifischen Entwicklungszielen am Standort in vollem Umfang entsprochen und eine langfristige Stärkung der Versorgungsfunktionen im Stadtbereich Ost entsprechend den Maßgaben der Stadt Münster erwirkt.

10 Realisierung der Änderungsinhalte

Mit der 39. Änderung des fortgeschriebenen Flächennutzungsplans der Stadt Münster werden die Voraussetzungen zur Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 entsprechend den Maßgaben des Baugesetzbuches geschaffen. Zur Realisierung des Vorhabens werden ergänzende öffentlich-rechtliche vertragliche Vereinbarungen in einem Durchführungsvertrag zwischen der Stadt Münster und dem Vorhabenträger abgeschlossen.

Die Umsetzung der Maßnahmen zur 39. Flächennutzungsplanänderung wird sich auf die persönlichen Lebensumstände der im Plangebiet lebenden und arbeitenden Menschen zwar auswirken, nachteilige Auswirkungen in wirtschaftlicher oder sozialer Hinsicht sind jedoch nicht ersichtlich. Ein Sozialplan ist daher nicht erforderlich.

Diese Begründung dient gemäß § 5 Abs.5 BauGB als Anlage zum Entwurf der 39. Änderung des fortgeschriebenen Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße“

Münster, den _____
Der Oberbürgermeister
In Vertretung

Schultheiß
Stadtdirektor