

BEGRÜNDUNG

zum vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 und Vorhaben- und Erschließungsplan
„Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße“

Stand: ENTWURF - 12. Dezember 2013

Inhalt

1	Planungsgrundlagen	5
1.1	Planungsanlass, allgemeine Beschreibung des Vorhabens	5
1.2	Auswahl des Vorhabenstandortes	7
2	Geltungsbereich	9
3	Planungsrechtliche Situation	10
3.1	Bestehendes Planungsrecht / sonstige Satzungen, Verordnungen	10
3.1.1	Vorbereitende Bauleitplanung, Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	10
3.1.2	Verbindliche Bauleitplanung, Festsetzungen in rechtskräftigen Bebauungsplänen	11
3.1.3	Sonstige Satzungen, Verordnungen	12
4	Räumliche und strukturelle Situation	13
5	Planungsziele	14
6	Inhalt des vorhabenbezogenen Bebauungsplans	16
6.1	Grundzüge der Planung	16
6.2	Bauliche Nutzung und Baugestaltung	20
6.2.1	Bestimmung nach Art und Maß der Nutzung	20
6.2.2	Bebaubare Flächen	25
6.2.3	Bauweise und Bauform	27
6.2.4	Firstrichtung, Dachform	28
6.2.5	Material, Farbgebung	28
6.2.6	Stellplätze, Nebenanlagen	29
6.2.7	Freiflächen, Begrünung	30
6.2.8	Werbeanlagen	31
6.3	Verkehrsflächen / Erschließung	31
6.3.1	Verkehrliche Situation, Erschließung	31
6.3.2	ÖPNV-Anbindung	36
6.3.3	Verkehrsflächen	36
6.4	Ver- und Entsorgung / technische Infrastruktur	37
6.4.1	Geh-, Fahr- und Leitungsrechte	38
6.5	Gemeinbedarf / soziale Infrastruktur	39
6.6	Grünflächen / Begrünung	39
6.6.1	Öffentliche Grünflächen	39
6.6.2	Private Grünflächen	40

6.6.3	Wald / Flächen für die Landwirtschaft.....	40
6.6.4	Anpflanz- und Erhaltungsgebote	40
6.6.5	Ausgleichsflächen.....	42
6.7	Immissionsschutz	42
6.7.1	Schallimmissionen.....	42
6.7.2	Luftschadstoffimmissionen	62
6.7.3	Störfall-Betrieb	64
6.8	Altlasten / Altstandorte	65
6.9	Denkmalschutz / Archäologie.....	70
6.10	Artenschutz.....	71
7	Flächenbilanz	73
8	Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht.....	74
8.1	Rahmen der Umweltprüfung	74
8.2	Kurzdarstellung der Planung	75
8.3	Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes.....	77
8.3.1	Fachgesetze	77
8.3.2	Fachplanungen.....	78
8.4	Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose	79
8.4.1	Mensch.....	79
8.4.2	Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt	84
8.4.3	Boden.....	85
8.4.4	Wasser.....	87
8.4.5	Klima / Luft.....	89
8.4.6	Landschaft / Ortsbild	89
8.4.7	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	90
8.4.8	Wechselwirkungen der Schutzgüter.....	90
8.4.9	Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen	90
8.5	Eingriffsregelung	91
8.6	Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)	93
8.7	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	93
8.8	Monitoring.....	94
8.9	Zusammenfassung	95
9	Abwägung	99
9.1	Eingriffe in Natur und Landschaft, Ausgleich	99
9.2	Sonstige Umweltbelange, verbleibende Auswirkungen	99
9.3	Gesamtabwägung.....	99
10	Realisierung der Planung / Durchführungsmaßnahmen.....	103

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 Planungsgrundlagen

1.1 Planungsanlass, allgemeine Beschreibung des Vorhabens

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 wurden. 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.

Mit dem vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 soll dem Entwicklungsziel von Versorgungs-, Dienstleistungs- und Wohnangeboten im Stadtquartier nun entsprochen werden. Als traditionsreiches Handelsunternehmen aus Münster beabsichtigt 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 zuzüglich eines angeschlossenen Getränkemarktes mit 400 m² VK, eines Lebensmitteldiscounters mit einer Verkaufsfläche von 900 m² sowie eines Drogeriefachmarktes mit 550 m²

^{*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

VK und einer Apotheke von 50 m² VK sowie den erforderlichen Kundenstellplätzen. Zur städtebaulich funktionalen Einbindung der Einzelhandelsnutzungen in die bestehende Stadtstruktur werden als ergänzende Nutzungen Flächen für Dienstleistungsbetriebe/Praxen/Büros, Gastronomie und Wohnnutzungen für rd. 33 Wohneinheiten realisiert, von denen ca. 30 % den Wohnraumförderungsbestimmungen für öffentlich geförderte Wohnungen entsprechen. Insgesamt beträgt die maximale Gesamtverkaufsfläche der geplanten Einzelhandelseinrichtungen 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.

Abgeleitet aus den betrieblichen Abläufen und funktionalen Notwendigkeiten gruppieren sich die geplanten Handelseinrichtungen über einen Haupteinfahrtsbereich vom Hansaring um einen zentralen Platz als ebenerdiger Kundenparkplatz zum Hafenweg. Der nordöstliche Gebäudeteil umfasst im Erdgeschoss das E-Center sowie die Flächen für Drogeriemarkt, Apotheke, Dienstleistungen und ergänzende Gastronomienutzungen. Die Obergeschosse der teilweise viergeschossigen Bebauung sind Dienstleistungen/Praxen/Büros sowie Wohnnutzungen vorbehalten. Nach Westen markiert eine siebengeschossige Turmbebauung den Einfahrtsbereich zum Hansaring, den zentralen Innenbereich prägt ein sich aus der Fassade entwickelnder rd. 25 m hoher ‚Uhrenturm‘ zur Aufnahme der erforderlichen technischen Anlagen. Der südwestliche Gebäudebereich nimmt im Erdgeschoss die Flächen für den Lebensmitteldiscounter mit ergänzender Gastronomie sowie Dienstleistungen/Praxen/Büros und Wohnnutzungen in den Obergeschossen auf. Die Bebauung erhält eine dreigeschossige Raumbegrenzung zum Platz, zum Hansaring nimmt die Viergeschossigkeit die angrenzenden Gebäudehöhen der bestehenden Gebäude auf. Der Hafenweg wird im Westen viergeschossig begrenzt, nach Osten öffnet sich der Platz mit einer Baumeinfassung zur Straße. Der ehemalige Spänebunker zum Hafenweg sowie die im Zusammenhang mit dem Bunker stehende 10,90 m hohe Grenzwand im unmittelbaren östlichen Anschluss an den Vorhabenbereich sollen entsprechend den Maßgaben des Hafenforums^{*3)} (s. Kapitel 5) als prägender Ausdruck der früheren Gewerbenutzung erhalten bleiben, mit dem Erhalt ist eine Lärmabschirmung gegenüber den im Vorhabenbereich angrenzenden Kundenparkplatz gegeben. Alle Nutzungen im Vorhabenbereich sind barrierefrei erschlossen.

Neben den aufstehenden Gebäuden im neugestalteten baulichen Kontext und einem Kundenparkplatz mit rd. 158 ebenerdigen Stellplätzen ist das Vorhabengrundstück zusätzlich mit einer Tiefgarage unterbaut. In der Tiefgarage mit insgesamt rd. 365 Stellplätzen befinden sich neben zusätzlichen Kundenparkplätzen die notwendigen Stellplätze aus der Vorhabennutzung mit Dauerparkplätzen für die Mieter. Darüber hinaus soll sie als Quartiersgarage mit anteilig ca. 200 -220 öffentlichen Stellplätzen dem bestehenden Parkdruck im Quartier entgegenwirken und somit die verkehrliche Situation im Planbereich verbessern. Alle Stellplätze im Vorhabenbereich sind kostenpflichtig und wer-

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

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

den bewirtschaftet. Der Kundenparkplatz ist alleinig vom Hansaring anfahrbar, die Tiefgarage erhält Ein- und Ausfahrten vom Hansaring als auch zum Hafenweg.

Mit Umsetzung der Entwicklungsziele ist eine Verlagerung des derzeit noch auf dem Vorhaben Grundstück bestehenden Postzustellstützpunktes in ein neu zu errichtendes Gebäude im südlichen Hafengebiet erforderlich. Der Erwerb des Ersatzgrundstückes und Neubau des Zustellstützpunktes erfolgt durch den Vorhabenträger, nach Fertigstellung und Bezug der Neuimmobilie wird der bestehende Altbau im Vorhabensbereich rückgebaut. Darüber hinaus ist mit der Umsetzung der Vorhabenplanung der Rückbau des im nordöstlichen Anschlussbereich des Vorhaben Grundstücks zur Schillerstraße bestehenden ehemaligen Wirtschaftsgebäudes sowie der Tankstelle auf dem derzeit noch im Eigentum der Stadt Münster befindlichen Grundstück zum Hansaring verbunden.

Östlich des Vorhabensbereichs wird auf den angrenzenden Flächen des ehemaligen Werksgeländes der Firma OSMO das neue Wohnquartier ‚Neuhafen-Münster‘ entwickelt. Eine Vernetzung des Vorhabenstandortes mit dem zukünftigen neuen Stadtquartier wird über eine Wegeverbindung über das Vorhaben Grundstück hergestellt und planungsrechtlich gesichert.

Die Umsetzung der Planung erfolgt über einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemäß § 12 BauGB, wobei die Errichtung der benannten Vorhabennutzungen auf dem Gesamtgrundstück des Vorhabenträgers den Vorhabensbereich darstellt. Neben dem Vorhabensbereich ist zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung das noch unbebaute Flurstück 898 im westlichen Planbereich zum Hafenweg als sog. Anpassungsbereich mit einer Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Wohnnutzung in den Geltungsbereich des VBP 535 mit aufgenommen worden.

Die Einleitung des planungsrechtlichen Verfahrens zur Umsetzung der Entwicklungsziele erfolgte durch den Beschluss zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße“ gemäß § 2 Abs. 1 BauGB durch den Rat der Stadt Münster in seiner Sitzung am 07.07.2010. 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.

1.2 Auswahl des Vorhabenstandortes

Die Auswahl des Standortes zur Errichtung der Vorhabennutzungen ist aus den Zielaussagen des Masterplans Stadthäfen Münster abgeleitet, der für den Bereich zwischen Hansaring und Hafenweg, auf den ehemaligen Flächen der Holzhandlung Wehmeyer und dem zurzeit noch von der Post AG genutzten Grundstück ‚Hansaring 64‘, als Standortpotential großflächige Einzelhandelsnutzungen

mit ergänzenden Wohn- und Dienstleistungsnutzungen vorsieht. Die Entwicklungsziele gehen zurück auf das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster, das den Standort als zentralen Versorgungsbereich "B6 Hansaring/Osmo" zur Etablierung eines integrierten Versorgungsbereiches mittelzentraler Stufe (Stadtbereichszentrum) mit dem Angebotsschwerpunkt einer Ansiedlung großflächiger nahversorgungsrelevanter Angebote dargestellt. 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 der Berücksichtigung landesplanerischer Belange bei der Bewertung des Standortes als Einzelhandelsstandort sind die städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen sowie die Verfügbarkeit der Liegenschaften zur Umsetzung der Entwicklungsziele 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. Mit der Firma STROETMANN Grundbesitz-Verwaltung GmbH & Co. KG als alleinige Grundstückseigentümerin der Liegenschaften im Vorhabenbereich ist eine Umsetzung des Vorhabens als ganzheitliches Nutzungs- und Gestaltungskonzept sichergestellt.

Aufgrund der benannten Inhalte stehen alternative Ansiedlungsstandorte auch unter Berücksichtigung der raum- und landesplanerischen Vorgaben nicht zur Verfügung, mit Umsetzung der Vorhabenplanung wird vielmehr den alleinigen Entwicklungszielen am Standort entsprochen.

2 Geltungsbereich

Das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 setzt sich zusammen aus den Grundstücksflächen des Vorhabenträgers, die zusammen mit den derzeit noch im Eigentum der Stadt Münster befindlichen Flächen einer bestehenden Tankstelle den Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplans (Vorhabenbereich) darstellen, Teilen des Hafenwegs als Straßenverkehrsfläche und der Ergänzungsfläche (Anpassungsbereich-Hafenweg) nach Westen als freies Grundstück zum Hafenweg. Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von rd. 2,7 ha. Das Plangebiet wird begrenzt

- im Norden vom südwestlichen Punkt des Flurstücks 866 durch die südliche Flurstücksgrenze des Flurstücks 896, von dort abknickend auf die westliche Grenze des Flurstücks 898 und deren Verlängerung auf die nördliche Flurstücksgrenze des Flurstücks 897, von dort abknickend auf die westliche Flurstücksgrenze des Flurstücks 530 und 527, von dort abknickend auf die nördlichen/nordwestlichen Flurstücksgrenzen der Flurstücke 527, 727, 726, 809, von dort abknickend auf der südwestlichen/südlichen Flurstücksgrenze des Flurstücks 356, von dort abknickend auf die südöstliche Flurstücksgrenze der Flurstücke 356, 354 und 909, von dort abknickend auf die südwestliche und südöstliche Grenze der Flurstücke 909 und 908, von dort abknickend auf die südwestlichen Flurstücksgrenzen der Flurstücke 348, 346 und 345 und von dort abknickend auf die nordwestliche und nordöstliche Grenze des Flurstücks 712 bis zur Schillerstraße,
- im Osten durch die südöstliche/östlichen Flurstücksgrenzen der Flurstücke 712, 814, 724, 360 und 535 sowie deren Verlängerung über das Flurstück 609 als Parzelle des Hafenwegs auf die nördliche Grenze des Flurstücks 195,
- im Süden durch die nördlichen Flurstücksgrenzen der Flurstücke 195, 592, 591, 608, 597, 596, 524, 523, 602, 603, 649 und 648,
- im Westen durch die Verlängerung der westlichen Flurstücksgrenze des Flurstücks 648 nach Norden über die Grenze des Flurstücks 647 als Parzelle des Hafenwegs auf die südwestliche Ecke des Flurstücks 866 als Ausgangspunkt.

Innerhalb der Gemarkung Münster umfasst das Plangebiet folgende Flurstücke:

Flur 147: Flurstücke 360, 361, 527, 529, 530, 532, 533, 534, 535, 712, 722, 724-727, 809, 814 und 898 jeweils vollständig sowie das Flurstück 897 teilweise.

Flur 148: Flurstück 601 vollständig sowie die Flurstücke 609 und 647 jeweils teilweise.

Die Grenzen des räumlichen Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind im Plan durch einen grauen Farbstreifen bezeichnet.

3 Planungsrechtliche Situation

3.1 Bestehendes Planungsrecht / sonstige Satzungen, Verordnungen

3.1.1 Vorbereitende Bauleitplanung, Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Das Stadtquartier im nördlichen übergeordneten Planbereich zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 wird geprägt durch gemischte Nutzungen entlang den Hauptverkehrsachsen Hansaring und Wolbecker Straße und eine überwiegende 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 Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 im Flächennutzungsplan 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.

Mit der Errichtung einer großflächigen Einzelhandelsnutzung in Kombination mit Dienstleistungsnutzungen, Büros, Praxen, Gastronomie und Wohnen entspricht die geplante Vorhabennutzung grundsätzlich den Nutzungszielen des bestehenden Stadtquartiers als Gemischte Baufläche. Da im rechtswirksamen Flächennutzungsplan jedoch nur Teilflächen des Vorhabenbereichs als Gemischte Bauflächen (M) dargestellt sind, ist zur Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 eine Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich. Die Änderung umfasst inhaltlich ausschließlich den südlichen Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans (Vorhabenbereich) zum Hafenweg, für die Straßenverkehrsfläche des Hafenwegs bleibt die bestehende Darstellung als Gewerbegebiet (GE) unverändert erhalten. Für die Ergänzungsfläche (Anpassungsbereich) nach Westen entlang des Hafenwegs bleibt das Entwicklungsziel entsprechend der bestehenden Darstellung einer Gemischten Baufläche ebenfalls unverändert erhalten. Neben der Darstellung des Planbereichs als Gemischte Baufläche wird die mit dem Vorhaben geplante Errichtung einer Quartiersgarage zur Verbesserung des Stellplatzangebotes im Bereich des Stadthafens I mit rd. 200 - 220 Stellplätzen als ‚Öffentliche Parkfläche‘ in die Darstellung der Flächennutzungsplanänderung übernommen.

Mit der Darstellung des Vorhabenbereichs als Gemischte Baufläche (M) auf der Ebene des Flächennutzungsplans und den Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung im vorhabenbezogenen Bebauungsplan (Einzelhandel, Dienstleistungen/Praxen/Büros, Gastronomie, Wohnen) wird den Vorgaben gemäß § 8 Abs. 2 BauGB zur Entwicklung des Bebauungsplans aus dem Flächennutzungsplan in vollem Umfang entsprochen.

Die Änderung des Flächennutzungsplans erfolgt als 39. Änderung des wirksamen fortgeschriebenen Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB. Die Aufstellung der 39. Änderung wurde vom Rat der Stadt Münster in seiner Sitzung am 07.07.2010 gemäß § 2 Abs. 1 BauGB beschlossen und 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.

3.1.2 Verbindliche Bauleitplanung, Festsetzungen in rechtskräftigen Bebauungsplänen

Die durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 zu überplanenden Flächen liegen 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 für das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans die Flächen östlich der Dortmunder Straße, südlich des Hansarings und südwestlich der Schillerstraße als Mischgebiete (MI) in geschlossener Bauweise mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 und einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,8 fest. Die Geschossigkeit zu den angrenzenden Verkehrsflächen ist auf max. 4 Vollgeschosse begrenzt, rückwärtig wird eine Bebaubarkeit mit ein- bis zweigeschossigen Gebäuden planungsrechtlich ermöglicht. Für den nördlichen Planbereich ist als Entwicklungsziel eine Fortführung der äußeren straßenbegleitenden Mischgebietsbebauung in den Blockinnenbereich mit einer öffentlichen Grünfläche als wohnungsnaher Spielplatzfläche festgesetzt, die Planungen wurden jedoch nicht umgesetzt. Der südliche Planbereich zum Hafenweg ist im rechtskräftigen Bebauungsplan entsprechend seiner ehemaligen gewerblichen Nutzung als Gewerbegebiet (GE) mit einer GRZ von 0,8 und einer GFZ von 1,8 sowie über eine maximale IV-Geschossigkeit mit einer zulässigen Gebäudehöhe von bis zu 16,00 m planungsrechtlich gesichert.

Die Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 mit einer langfristigen Sicherung der Versorgungsfunktionen im südöstlichen Stadtquartier und Belebung des Standortes über ergänzende Dienstleistungs-, Gastronomie- und Wohnnutzungen ist in den bestehenden Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 401 nicht möglich, so dass eine Änderung des bestehenden Planungsrechts erforderlich ist. Die Änderung erfolgt über das Instrumentarium des vorhabenbezogenen Bebauungsplans gemäß § 12 Abs. 1 BauGB. Mit Inkrafttreten des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 werden in seinem Geltungsbereich die bisher gültigen Festsetzungen des Bebauungsplans 401 aufgehoben.

3.1.3 Sonstige Satzungen, Verordnungen

Mit der Errichtung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen in Kombination mit einem zusätzlichen Angebot an Dienstleistungsnutzungen, Büros, Praxen, gastronomischen Einrichtungen, Wohnnutzungen sowie zusätzlichen Quartiersparkplätzen zur verkehrlichen Entlastung des Stadtviertels entsprechen die Planungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 den Zielsetzungen des Masterplans ‚Stadthäfen Münster‘ ^{*1)} sowie den Vorgaben des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster ^{*2)}.

Das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 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 dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan nicht entgegen, mit der Umsetzung der Vorhabenplanung wird dem Erfordernis städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen zur Behebung städtebaulicher Missstände entsprochen.

Sonstige Satzungen oder Verordnungen der Stadt Münster sind vom vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 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

Das Plangebiet 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 an. Der ehemalige Spänebunker im unmittelbaren östlichen Anschluss an das Plangebiet ist dabei prägender Ausdruck der früheren Gewerbenutzung.

Der eigentliche Vorhabenbereich 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 den 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 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.

Im weiteren südlichen Anschluss jenseits des Stadthafens I bestimmen nach wie vor die bestehenden Gewerbe- und Industrienutzungen das Erscheinungsbild. Besonders hervorzuheben ist hier das Gefahrgutlager der Fa. Lehnkering, das als Störfallbetrieb im Sinne des § 50 BImSchG bei der Entwicklung des Hafenareals bis zur Aufgabe des Lagers im Jahr 2016 Berücksichtigung finden muss.

5 Planungsziele

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535, dessen Aufstellungsbeschluss der Rat am 07.07.2010 gefasst hat, 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 Vorhabennutzung 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.

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 Ansiedlung großflächiger nahversorgungsrelevanter Angebote dargestellt.

^{*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

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 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 in Abstimmung auf das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster. 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 des vorhabenbezogenen Bebauungsplans

6.1 Grundzüge der Planung

Das ‚Hafencenter‘ als ganzheitliches Konzept aus Einzelhandelseinrichtungen, Gastronomie, Dienstleistungsangeboten/Praxen/Büros und ergänzenden Wohnnutzungen am Standort Hansaring/Hafenweg enthält mit dem Lebensmittelvollsortimenter und dem Discounter großflächige Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevantem Kernsortiment. Die Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 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 des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 als Allgemeiner Siedlungsbereich dargestellt. Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster ^{*2)} stellt den Vorhabenbereich als neu zu entwickelndes Stadtbereichszentrum „Hansaring/Osmo“ mit mittelmittler Versorgungsfunktion entsprechend der Kategorie B dar. Zusammen mit den bereits bestehenden Einrichtungen an der Wareндorfer 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 dessen Zusammenhang das Gesamteinzelhandelsvolumen angepasst und auf 6.900 m² Gesamtverkaufsfläche reduziert wurde, 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^{*4)} aus dem Jahr 2011 dokumentiert. Neben der reduzierten Gesamtverkaufsfläche auf 6.900 m² war mit dem Konzept auch eine veränderte

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

^{*4)} „Städtebauliche Wirkungsanalyse zu Einzelhandelsbausteinen im Bereich Münster – Hafen in der Stadt Münster“
Junker und Kruse Stadtforschung / Planung, Dortmund, Endbericht Juni 2011

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 ‚Hafen-Center‘ 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, Warendorfer Straße/Schiffahrter Damm, westliche Wolbecker Straße, Hansaring/Osmo, östliche Wolbecker Straße, 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 geplanten Vorhabens zu den Zielsetzungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Mün-

ter 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 5) 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 einer VK von 50 m² vorgesehen, die geplante max. Gesamtverkaufsfläche im Vorhabenbereich 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 ^{*5)} 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.

^{*5)} „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 Maßgaben.

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 dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 und der 39. Änderung des wirksamen Flächennutzungsplans der Stadt Münster somit nicht entgegen.

Die im Folgenden aufgezeigten Inhalte zur Sicherung der städtebaulich architektonischen Entwicklungsziele und Verträglichkeit des Vorhabens im bestehenden Stadtquartier werden in Form von Festsetzungen und Hinweisen in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen. Neben der planungsrechtlichen Sicherung wird gemäß § 12 Abs. 3 BauGB der begleitende Vorhaben- und Erschließungsplan (V + E Plan) Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Die Sicherung der Umsetzung der Vorhabenziele erfolgt über einen zwischen der Stadt Münster und dem Vorhabenträger abzuschließenden Durchführungsvertrag.

6.2 Bauliche Nutzung und Baugestaltung

6.2.1 Bestimmung nach Art und Maß der Nutzung

Im räumlichen Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 werden zur **Art der baulichen Nutzung** gemäß § 12 BauGB und analog zu § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB (gemäß § 12 Abs. 3 BauGB ist die Gemeinde im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans nicht an den Festsetzungskatalog des § 9 BauGB gebunden) folgende Festsetzungen getroffen:

Das „Vorhaben“ im Sinne von § 12 Abs. 1 BauGB wird über die Darstellung der Gebäudeflächen in der Planzeichnung, über die Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung, und über die Anlageblätter 1-3 zum Vorhaben- und Erschließungsplan festgelegt. Für die mehrgeschossigen Gebäudebereiche werden dabei geschossweise Festsetzungen der Nutzungen getroffen. So ist/sind

- in dem mit (A) gekennzeichneten Teilbereich ausschließlich ein Verbrauchermarkt (inklusive Konzessionäre für Randsortimente im Vorkassenbereich) mit einer maximal zulässigen Verkaufsfläche VK max. von 3.000 m² mit einem Getränkemarkt mit einer zusätzlichen Verkaufsfläche VK von maximal 400 m² zulässig.
- in dem mit (B) gekennzeichneten Teilbereich im Erdgeschoss ausschließlich ein Drogeriefachmarkt mit einer maximal zulässigen Verkaufsfläche VK max. von 550 m², eine Apotheke mit einer Beschränkung der zulässigen Verkaufsfläche VK für Drogeriewaren auf max. 50 m² sowie Dienstleistungen zulässig. Für die Obergeschosse werden entsprechend der geplanten Nutzungsverteilung im 1. OG. ausschließlich Dienstleistungen, Praxen/Büros, im 2. bis 4. OG. ausschließlich Praxen/Büros und/oder Wohnnutzungen und ab dem 5. bis 6. OG. ausschließlich Wohnnutzungen als zulässig festgesetzt.
- in dem mit (C) gekennzeichneten Teilbereich im Erdgeschoss ausschließlich ein Lebensmitteldiscounter mit einer maximal zulässigen Verkaufsfläche VK max. von 900 m² sowie Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe zulässig. Für die Obergeschosse werden differenziert nach ihrer Lage für die inneren und die zum Hansaring gelegenen Gebäudebereiche im 1. OG. ausschließlich Praxen/Büros und/oder Wohnnutzungen und im 2. bzw. 2. und 3. Obergeschoss ausschließlich Wohnnutzungen als zulässig festgesetzt. Für die zum Hafenweg gelegenen Gebäudebereiche sind in allen Obergeschossen ausschließlich Praxen/Büros zulässig.

Neben der Festsetzung des Betriebstyps mit maximalen Verkaufsflächengrößen werden auf Grundlage der zentrentypischen Sortimente gemäß Anlage 1 zum LEP, Sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel und der Münsteraner Sortimentsliste für die Einzelhandelsnutzungen zusätzlich Festsetzungen zum zulässigen Umfang der betriebstypischen Haupt- und Randsortimente als sortimentsbezogene maximale Verkaufsflächenanteile getroffen. So wird

- für den Verbraucher- und Getränkemarkt im Teilbereich (A) der Anteil an der festgesetzten max. Verkaufsfläche für das zentrenrelevante Hauptsortiment ‚Nahrungs- und Genussmittel, Getränke‘ auf maximal 2.800 m² festgesetzt. Als Randsortimente dürfen zentrentypische Sortimente auf einer Gesamtverkaufsfläche von max. 600 m² geführt werden, wobei dabei die Verkaufsflächenanteile für Gesundheits- und Körperpflegeartikel (Drogerie-/Parfümerieartikel, Kosmetische Artikel, Pharmazeutische Artikel) auf max. 120 m², für Bekleidung auf max. 300 m², für Schuhe/Lederwaren auf max. 200 m² und für alle anderen zentrentypischen Sortimente auf max. 90 m² Verkaufsfläche festgesetzt werden.
- für den Drogeriefachmarkt im Teilbereich (B) der Anteil an der festgesetzten max. Verkaufsfläche für Artikel der Gesundheits- und Körperpflege (Drogerie-/Parfümerieartikel, Kosmetische Artikel, Pharmazeutische Artikel) als zentrenrelevante Hauptsortimente auf maximal 495 m² festgesetzt. Als Randsortimente dürfen zentrentypische Sortimente auf einer Gesamtverkaufsfläche von max. 55 m² geführt werden, wobei dabei die Verkaufsflächenanteile für ‚Nahrungs- und Genussmittel, Getränke‘ auf max. 30 m², für Bekleidung auf max. 20 m² und für alle anderen zentrentypischen Sortimente auf max. 20 m² Verkaufsfläche festgesetzt werden.
- für den Lebensmitteldiscounter im Teilbereich (C) der Anteil an der festgesetzten max. Verkaufsfläche für das zentrenrelevante Hauptsortiment ‚Nahrungs- und Genussmittel, Getränke‘ auf maximal 720 m² festgesetzt. Als Randsortimente dürfen zentrentypische Sortimente auf einer Gesamtverkaufsfläche von max. 180 m² geführt werden, wobei dabei die Verkaufsflächenanteile für Artikel der Gesundheits- und Körperpflege (Drogerie-/Parfümerieartikel, Kosmetische Artikel, Pharmazeutische Artikel) auf max. 50 m², für Bekleidung auf max. 50 m², für Schuhe/Lederwaren auf max. 50 m² und für alle anderen zentrentypischen Sortimente auf max. 30 m² Verkaufsfläche festgesetzt werden.

Über die Festsetzung maximaler Verkaufsflächengrößen sowie sortimentsbezogener Verkaufsflächenanteile in Abhängigkeit vom Betriebstyp der Einzelhandelseinrichtung wird sichergestellt, dass mit der Entwicklung des Vorhabenstandortes unter Einhaltung der landesplanerischen Vorgaben des ‚Sachlichen Teilplans großflächiger Einzelhandel‘ des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen LEP NRW unzulässige Verkaufsflächenzuwächse oder unverträgliche Umstrukturierungen der Sortimentsstruktur ausgeschlossen sind. Die Verträglichkeit der Einzelhandelsnutzungen im Vorhabenbereich bleibt somit gemäß den gutachterlichen Ergebnissen der städtebaulichen Wirkungsanalysen^{*4 *5} gewährleistet (s. a. Kapitel 6.1).

^{*4)} „Städtebauliche Wirkungsanalyse zu Einzelhandelsbausteinen im Bereich Münster – Hafen in der Stadt Münster“
 Junker und Kruse Stadtforschung / Planung , Dortmund, Endbericht Stand Juni 2011

^{*5)} „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 Festsetzung werden ausschließlich die am Standort geplanten Vorhabennutzungen entsprechend den im Vorhaben- und Erschließungsplan und im Durchführungsvertrag vereinbarten Entwicklungszielen planungsrechtlich gesichert. Mit den festgesetzten Nutzungen Einzelhandel, Dienstleistungen/Praxen/Büros, Gastronomie, Wohnen wird der 39. Änderung des rechtswirksamen Flächennutzungsplans im Sinne des § 8 Abs. 2 BauGB entsprochen, die eine Darstellung des gesamten Planbereichs als ‚Gemischte Baufläche‘ vorsieht. Darüber hinaus werden mit der festgesetzten Vorhabennutzung die Entwicklungsziele des Masterplans ‚Stadthäfen Münster‘ unter Berücksichtigung der Vorgaben des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster für den Standort aufgenommen. Zur Einordnung als Stadtbereichszentrum siehe bereits oben, Kapitel 5.

Die Ergänzungsfläche im westlichen Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans (Anpassungsbereich) wird

- als Mischgebiet (MI) gemäß § 6 BauNVO festgesetzt.

In Anpassung an die angrenzenden gemischt genutzten Bereiche werden für das Mischgebiet die gem. § 6 Abs. 2 Nr. 6 und 7 BauNVO zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen gemäß § 1 Absatz 5 BauNVO nicht Bestandteil des Bebauungsplans, Vergnügungsstätten gem. § 6 Abs. 2 Nr. 8 BauNVO sind nur ausnahmsweise zulässig.

Zudem sind im festgesetzten Mischgebiet Einzelhandelsbetriebe nur mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten gemäß der „Münsteraner Sortimentsliste“ zulässig, ergänzende Randsortimente sind zulässig auf maximal jeweils 5 % der zulässigen Verkaufsfläche, wenn diese in einem funktionalen Zusammenhang mit dem Hauptsortiment stehen.

Mit den Festsetzungen wird das im bestehenden rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 für den Anpassungsbereich festgesetzte Mischgebiet als Art der baulichen Nutzung übernommen und die beabsichtigte Überplanung des zurzeit noch unbebauten Grundstücks mit Einzelhandels-, Wohn- und Dienstleistungsnutzungen planungsrechtlich gesichert.

Über die Begrenzung der zulässigen Sortimente der Einzelhandelsbetriebe wird sichergestellt, dass Einzelhandel mit zentren- und nahversorgungsrelevanten klein- und großflächigen Angeboten im Bereich des VBP Nr. 535 als Versorgungsschwerpunkt innerhalb des Stadtbereichszentrums laut Einzelhandelskonzept konzentriert wird. Dies entspricht der planerischen Zielkonzeption zur Etablierung eines integrierten Versorgungsbereiches mittelzentraler Stufe mit räumlicher Orientierung (Haupterschließung) zu den nördlich und nordwestlich angrenzenden Wohnquartieren Hansaring und Schillerstraße (inkl. Osmo-Areal / Projekt „Neuhafen“). Der südlich an das Plangebiet angrenzende Bereich entlang des Hafenweges bzw. am Stadthafen I soll der tatsächlichen Nutzungsstruktur entsprechend dagegen keine Ansiedlungsmöglichkeiten für Einzelhandel mit zentrenrelevanten Sortimenten bieten. Dort soll - adäquat zu den bereits ansässigen Einzelhandelsnutzungen ohne zentrenrelevanten Charakter (z. B. Skantherm/Öfen oder Harley Davidson/Motorräder) - nur der Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten gem. Münsteraner Einzelhandelskonzept

zulässig sein. Der Ausschluss des zentrenrelevanten Einzelhandels im Mischgebiet deckt sich zudem mit der planerischen Intention des bestehenden Bebauungsplans von 1996, mit dem bereits über die festgesetzte Begrenzung der Verkaufsfläche von Einzelhandels- und sonstigen Handelsbetrieben auf max. 250 m² und dem Ausschluss von Lebensmitteleinzelhandelsnutzungen eine Stärkung der Einzelhandelsfunktion zur Seite des Hansarings beabsichtigt war. Der Ausschluss des zentrenrelevanten Einzelhandels im festgesetzten Mischgebiet trägt darüber hinaus zu einer einzelhandelsstrukturell verträglichen Entwicklung der neuen Nutzungsstrukturen im Bereich zwischen Hansaring und Hafenweg bei.

Mit der Festsetzung als Mischgebiet wird die Darstellung der 39. Änderung des Flächennutzungsplans für diesen Bereich aufgenommen und in die verbindliche Bauleitplanung übertragen.

Im räumlichen Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 werden zur Nutzungsdichte **als Maß der baulichen Nutzung** nach § 9 Absatz 1 Nr. 1 BauGB folgende Festsetzungen getroffen:

Für den gekennzeichneten Vorhabenbereich wird das Vorhaben im Sinne von § 12 Abs. 1 BauGB über die in der Planzeichnung und im Anlagenblatt 2 eingezeichneten Gebäudeflächen, über die als Anlagenblatt 1 dargestellte Gebäudeanimation und über die im Anlagenblatt 3 dargestellten Gebäudeschnitte definiert. Die daraus resultierende Grundflächenzahl, Geschossflächenzahl und die Gebäudehöhen werden zusätzlich in der Planzeichnung festgesetzt mit

- einer Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0, einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,4 sowie über differenziertere Gebäudehöhen.

Die Festsetzung der Grundflächenzahl von 1,0 sichert die vorgesehene fast vollständige Versiegelung des Vorhabenbereichs mit Gebäuden, Tiefgarage, Stellplatzflächen und Zufahrten. Umweltbelange stehen dem nicht entgegen, vielmehr entspricht die Grundflächenzahl von 1,0 weitestgehend den zurzeit auf dem Grundstück bestehenden Versiegelungsanteilen aus den vorherigen Nutzungen. Die festgesetzte GFZ von 1,4 berücksichtigt die erforderlichen Flächenanteile der geplanten Obergeschossnutzungen.

Zur Sicherung der geplanten Höhendifferenzierung der Gebäude und baulichen Anlagen aus dem Vorhaben- und Erschließungsplan (V+E-Plan) wird

- für den gekennzeichneten Vorhabenbereich den jeweiligen überbaubaren Grundstücksflächen eine maximale Gebäudehöhe von 5,00 m bis 25,00 m zugewiesen. Innerhalb der Festsetzung sind die Höhen der eingeschossigen Ladenbereiche bis hin zur VII-geschossigen Turmbauung zum Hansaring erfasst. Als Mindestgebäudehöhe werden Höhenfestsetzungen von 4,30 m bis 24,00 m festgesetzt. In der Regel sind den maximalen Gebäudehöhen Mindestgebäudehöhen mit einem Höhenabstand von rd. 1,00 m bis max. 1,30 m zugeordnet. So wird das grundlegende Höhenprofil und die Geschossigkeit der Vorhabennutzung entsprechend dem V+E-Plan planungsrechtlich sichergestellt, gleich-

zeitig bleiben flexible Anpassungsoptionen zur Berücksichtigung wechselnder bautechnischer Ausführungserfordernisse im weiteren Planungsprozess erhalten. Für das zwischen den Nutzungsbereichen (A) und (C) geplante durchlaufende Dachelement wird in Kombination mit einer festgesetzten Durchfahrt eine lichte Mindesthöhe von 7,00 m zur Sicherung des erforderlichen Durchfahrtbereichs in Abstimmung auf die architektonisch gestalterische Verbindungshöhe zwischen den Gebäudebereichen festgesetzt. Die Wegeachse zum Hafenweg wird über einen Durchgang im Erdgeschoss des Gebäudes mit einer lichten Höhe von mindestens 3,60 m gesichert.

Abweichend von den o. g. Maßgaben zur Sicherung der geplanten Baukörperhöhen wird im südlichen Vorhabenbereich zum Hafenweg die Festsetzung einer zwingenden Gebäudehöhe von 13,70 m bzw. 17,40 m festgesetzt. Die Festsetzung als zwingende Gebäudehöhe sichert in Kombination mit der zum Hafenweg festgesetzten Baulinie eine durchlaufende maßstäbliche Randbebauung zum Hafenweg abseits der landesrechtlichen Vorgaben zu Abstandsflächen (s. überbaubare Grundstücksflächen). Entsprechend den Maßgaben gem. § 18 Abs. 2 BauNVO ist bei der verbindlich festgesetzten Gebäudehöhe eine geringfügige Abweichung von +/- 20 cm zulässig, um einen konstruktiven Spielraum bei der Dachausbildung zu gewährleisten.

Um den allgemeinen technischen Erfordernissen der geplanten Vorhabennutzungen zu entsprechen, wird darüber hinaus textlich festgesetzt, dass eine Überschreitung der festgesetzten maximalen Gebäudehöhen bzw. zwingend festgesetzten Gebäudehöhen bis zu einer Höhe von maximal 3,50 m für technische, untergeordnete Bauteile wie z.B. Schornsteine, Masten, Aufbauten für Aufzüge, Lüftungs- und Kühlaggregate gem. § 16 Abs. 6 BauNVO ausnahmsweise zulässig ist, sofern diese um mindestens 4,00 m von den Außenwänden der Hauptgebäude zurückgesetzt werden oder Bestandteil der Fassadengliederung sind. Innerhalb der festgesetzten Höhen ist somit die Errichtung der geplanten Vorhabennutzungen entsprechend den funktionalen und betrieblichen Erfordernissen gewährleistet, gleichzeitig bleibt die Verträglichkeit der baulichen Anlagen gemäß den Vorgaben des V+E-Plans gewahrt.

Gemäß § 18 Abs. 1 BauNVO ist als Bezugspunkt der im Vorhabenbereich festgesetzten maximalen Gebäudehöhen, Mindestgebäudehöhen und zwingend festgesetzten Gebäudehöhen die mit 57,68 m ü. NHN angegebene Kanaldeckelhöhe in der Straßenverkehrsfläche des Hansarings (außerhalb des Geltungsbereichs) nordöstlich des Einfahrtbereichs zum Vorhabengrundstück anzunehmen. Der Kanaldeckel ist in der Planzeichnung als Höhenbezugspunkt BZP gekennzeichnet.

Für das Mischgebiet als Anpassungsbereich wird als Maß der baulichen Nutzung nach § 9 Absatz 1 Nr. 1 BauGB

- eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6, eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,8 und die zulässige Zahl der Vollgeschosse mit zwingend 4 Vollgeschossen zum Hafenweg und zwingend 2 Vollgeschossen bzw. maximal 2 Vollgeschossen im rückwärtigen Bereich festgesetzt.

Die Festsetzungen zur GRZ und GFZ entsprechen den zurzeit über den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 für das Baugebiet geltenden Ausnutzungsziffern zum Maß der baulichen Nutzung, wobei mit der GRZ von 0,6 die Obergrenze für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung nach § 17 Abs. 1 BauNVO für Mischgebiete aufgenommen wird. Die Geschossflächenzahl von 1,8 ist gegenüber der Obergrenze gem. BauNVO erhöht und berücksichtigt die beabsichtigten Überbaubarkeiten und Maßstäblichkeiten der bereits bestehenden angrenzenden Gebäude und baulichen Anlagen.

Mit der Festsetzung von 4 Vollgeschossen zum Hafenweg wird die Geschossigkeit des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 401 für diesen Bereich übernommen, über die Festsetzung als zwingende IV-Geschossigkeit wird eine maßstäbliche Ausgestaltung des Gebäudes im Höhenanschluss an die westlich angrenzenden viergeschossigen Bestandsgebäude bzw. an das mit einer zwingenden Gebäudehöhe von 13,70 m festgesetzte östlich angrenzende Vorhabengebäude planungsrechtlich gesichert. Die Festsetzung der II-Geschossigkeit im rückwärtigen Grundstücksbereich kompensiert den Wegfall eingeschossig überbaubarer Grundstücksflächen aus dem bestehenden Bebauungsplan, über die Festsetzung als zwingende bzw. maximale II-Geschossigkeit ist ein maßstäblicher Höhenanschluss an die rückwärtigen baulichen Anlagen des mit einer maximalen Gebäudehöhe von 7,10 m bzw. 5,60 m und einer Mindestgebäudehöhe von 6,00 m bzw. 4,60 m festgesetzten östlich angrenzenden Vorhabengebäudes gewährleistet.

Mit den getroffenen Festsetzungen zu Art und Dichte der baulichen Nutzungen wird die Umsetzung der geplanten Entwicklungsziele entsprechend den Maßgaben des Vorhaben- und Erschließungsplans sowie eine geordnete städtebauliche Entwicklung zur Einpassung der Planung in die Maßstäblichkeit der bestehenden Bebauungsstruktur planungsrechtlich gesichert.

6.2.2 Bebaubare Flächen

Die **überbaubaren Grundstücksflächen** werden durch Baugrenzen und Baulinien gem. § 23 Absatz 1 BauNVO wie folgt festgesetzt:

- Im Vorhabenbereich sichern die überbaubaren Grundstücksflächen die Stellung und Höhenentwicklung der geplanten Gebäude und baulichen Anlagen der Vorhabennutzung aus dem Vorhaben- und Erschließungsplan (V+E-Plan). Entsprechend den unterschiedli-

chen Nutzungsprofilen und städtebaulichen Maßgaben zur Einpassung der Gebäude in die bestehende Bebauungsstruktur sind die Baugrenzen teilweise grenzständig zu den benachbarten, außerhalb des Geltungsbereichs liegenden Grundstücken angeordnet, teilweise nehmen sie die Gebäudefluchten der straßenbegleitenden Bestandsgebäude auf bzw. sichern die Überbaubarkeiten unter Berücksichtigung der landesrechtlichen Vorgaben zu Abstandsflächen. Im Wesentlichen werden zwei Hauptgebäudebereiche unterschieden. Mit absoluten Abmessungen in den Erdgeschossbereichen von rd. 83 m x 122 m entspricht der nördliche/nordöstliche Teilbereich der überbaubaren Grundstücksflächen den Erfordernissen des in diesem Bereich geplanten Verbraucher- und Getränkemarktes einschließlich des Fachmarktes und ergänzender Mischnutzungen. Der südwestliche Teilbereich wird über eine überbaubare Grundstücksfläche von rd. 48 m x 76 m für den Lebensmitteldiscounter inklusive Ergänzungsnutzungen gem. § 23 Abs. 3 BauNVO zeichnerisch festgesetzt. Innerhalb der ‚Baufenster‘ sind mit einer Tiefe von rd. 11 - 15 m die überbauten Bereiche der geplanten Obergeschossnutzungen durch ergänzende Baugrenzen zeichnerisch abgegrenzt.

Für die Wohnungen in den Obergeschossen des winkelförmigen Gebäudeteils im Nordosten des Teilbereichs C ist eine Überschreitung der südlichen bzw. westlichen vorderen Fassadenebene durch Balkone und Loggien bis zu einer Tiefe von rd. 1,50 m vorgesehen. Siehe hierzu die textliche Festsetzung 1.10.

Neben der Festsetzung von Baugrenzen wird im Straßenabschnitt zum Hafenweg eine Baulinie gem. § 23 Abs. 2 BauNVO in Kombination mit der Festsetzung einer zwingenden Gebäudehöhe festgesetzt. Hierüber wird abseits der Maßgaben zu Abstandsflächen gem. § 6 BauO NRW eine städtebauliche Maßstäblichkeit von nahezu gleichhohen, durchlaufenden Gebäudefronten als straßenbegleitende Randbebauung zum Hafenweg im Kontrast zu einzelnen punktförmigen Dominanten bestehender Speichergebäude erwirkt, Belange der Besonnung und Belichtung oder des Brandschutzes stehen dem nicht entgegen. Zur Sicherung der differenzierten Fassadengestaltung gemäß dem Vorhaben- und Erschließungsplan mit teilweise Rücksprüngen/Gebäudeeinschnitten zur Betonung der Wegeachsen und Eingangsbereiche zum Hafenweg darf in den Erdgeschossbereichen die festgesetzte Baulinie ausnahmsweise über eine Gesamtlänge von 45,00 m bis zu einer Tiefe von max. 3,50 m unterschritten werden. Die Tiefgaragenein- und -ausfahrt sowie der festgesetzte Durchgang im Erdgeschoss des Gebäudes zum Hafenweg sind zur Sicherung der Fahr- und Wegebeziehungen von der Baulinienfestsetzung ausgenommen. Siehe hierzu die textliche Festsetzung 1.11.

- Für das Mischgebiet im Anpassungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wird eine Baulinie in Verlängerung der Gebäudekante des Vorhabens festgesetzt. Bei einer straßenbegleitenden überbaubaren Grundstücksfläche mit einer Tiefe von rd. 17,00 m wird so eine durchlaufende Gebäudeflucht vom Vorhabengebäude im Osten über den

Anpassungsbereich bis zum baulichen Anschluss an die bestehenden Gebäude im Westen gesichert. Die durchlaufende Gebäudeflucht wird auch über den Höhenanschluss des mit einer zwingenden Gebäudehöhe von 13,70 m festgesetzten Vorhabengebäudes an das in einer zwingenden Viergeschossigkeit zu errichtende Gebäude im Anpassungsbereich gestärkt. Ein zusätzliches Dachgeschoss ist dabei in der Raumwirkung zur Straße von der Baulinie abzusetzen und analog der westlich angrenzenden bestehenden Bebauung zurückgesetzt auszubilden. Zur Sicherung der benannten Maßstäblichkeiten ist für das oberste Geschoss (Dachgeschoss) des Gebäudes im Anpassungsbereich ein Zurücktreten des Gebäudes oder von Gebäudeteilen von der zum Hafenweg festgesetzten Baulinie ausnahmsweise zulässig. Siehe hierzu die textliche Festsetzung 1.12.

Im nordöstlichen rückwärtigen Grundstücksbereich wird über die Festsetzung einer überbaubaren Grundstücksfläche mit einer Tiefe von rd. 17,00 m zur östlichen Flurstücksgrenze eine Anbauoption im direkten baulichen Anschluss an das östlich angrenzende Vorhabengebäude ermöglicht. Zur Sicherung eines maßstäblichen Höhenanschlusses an das Vorhabengebäude wird die rückwärtige überbaubare Grundstücksfläche entsprechend der geplanten Höhenentwicklung abgegrenzt. Mit den benannten Festsetzungen werden die straßenseitigen Überbaubarkeiten für das Mischgebiet aus dem bestehenden rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 401 in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan übertragen, rückwärtig wird die Bebaubarkeit des Grundstücks zugunsten einer alleinigen Bebauung im Anschluss an das Vorhabengrundstück auf die östlichen Grundstücksflächen reduziert (s. a. Maß der baulichen Nutzung Kapitel 6.2.1).

6.2.3 Bauweise und Bauform

Das Architekturkonzept der geplanten Maßnahmen sieht eine differenzierte bauliche Einpassung des Vorhabens in die vorhandene Stadtstruktur vor. So werden zur Aufnahme der geschlossenen Straßenrandbebauung zum Hansaring westlich und östlich des neuen Eingangsbereichs die geplanten baulichen Anlagen an die Bestandsgebäude ‚Hansaring 48‘ und ‚Hansaring 58‘ angebaut. Zum Hafenweg ist die Vorhabennutzung im direkten baulichen Anschluss an die zukünftige Bebauung im Anpassungsbereich und deren geschlossene bauliche Fortführung nach Westen zu den Bestandsgebäuden der Dortmunder Straße zu führen. Entlang der östlichen Grenze des räumlichen Geltungsbereichs ist die Vorhabennutzung über die gesamte Länge der baulichen Anlagen grenzübergreifend zur vorhandenen Gebäudewand der ehemaligen OSMO-Hallen zu errichten.

Zur planungsrechtlichen Sicherung der benannten baulichen Einpassung wird als Bauweise gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2 und § 22 BauNVO sowohl für

- den Vorhabenbereich als auch für
- das Mischgebiet im westlichen Anpassungsbereich

die geschlossene Bauweise festgesetzt. Mit der Festsetzung der geschlossenen Bauweise für das Mischgebiet im Anpassungsbereich zum Hafenweg wird die bestehende Festsetzung im Bebauungsplan Nr. 401 ‚Stadthafen I / Albersloher Weg‘ übernommen. Nach Osten, zum Planbereich ‚Neuhafen-Münster‘, wird die Umsetzung des Vorhabens entsprechend den Maßgaben zur Grenzständigkeit über eine Nachbarschaftszustimmung erwirkt (s. a. Kapitel 6.7.1 ‚Gewerbelärm‘). Insgesamt wird mit der Festsetzung zur Bauweise den Entwicklungszielen nach ablesbaren durchlaufenden Raumbegrenzungen zu den Haupterschließungsstraßen sowie den Notwendigkeiten im baulichen Anschluss der geplanten Gebäude an die bestehende Bebauung planungsrechtlich entsprochen.

6.2.4 Firstrichtung, Dachform

Mit der Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 ist eine differenzierte bauliche Einpassung der Vorhabenplanung in die bestehende Stadt- und Bebauungsstruktur am Standort verbunden. Die Ausgestaltung der Gebäude und baulichen Anlagen einschließlich der Aussagen zur Dachausbildung ist im Vorhaben- und Erschließungsplan (V+E Plan) als Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans gem. § 12 Abs. 3 BauGB dokumentiert und gesichert. Eine weitergehende Sicherung der Dachgestaltung über Festsetzungen als örtliche Bauvorschriften gemäß § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 86 Abs. 1 und Abs. 4 BauO NRW sind für den **Vorhabensbereich** nicht erforderlich und werden daher nicht getroffen.

Im bestehenden rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 ist für das Mischgebiet im **Anpassungsbereich** des vorhabenbezogenen Bebauungsplans als örtliche Bauvorschrift die Ausbildung einer geneigten Dachfläche in Kombination mit einer parallel zum Hafenweg verlaufenden Firstrichtung zeichnerisch festgesetzt. Zur Sicherung einer durchlaufenden, einheitlichen Dachgestaltung zwischen den Flachdächern der östlich angrenzenden Vorhabengebäude und der zukünftigen Bebauung im Anpassungsbereich wird für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Festsetzung

- der geneigten Dachfläche für das Mischgebiet ersatzlos gestrichen. Die Festsetzung der Firstrichtung entfällt entsprechend.

Mit Wegfall der Festsetzungen zur Dachgestaltung wird eine Anpassung der baulichen Anlagen im Mischgebiet an die bestehenden flachgeneigten bzw. als Flachdächer ausgebildeten Dächer der angrenzenden Gebäude erwirkt und somit den Belangen nach einer klaren Raumbildung und gestalterisch ablesbaren Einfassung des Hafenwegs entsprochen.

6.2.5 Material, Farbgebung

Die Ausgestaltung der Gebäude und baulichen Anlagen im **Vorhabensbereich** einschließlich der Aussagen zu Material und Farbgebung werden im Durchführungsvertrag als Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans gem. § 12 Abs. 3 BauGB gesichert. Eine weitergehende planungs-

rechtliche Sicherung von Material- und Farbvorgaben über Festsetzungen als örtliche Bauvorschriften gemäß § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 86 Abs. 1 und Abs. 4 BauO NRW sind für den Vorhabenbereich nicht erforderlich und werden daher nicht getroffen.

Für das Mischgebiet im **Anpassungsbereich** des VBP sind im bestehenden rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 keine Festsetzungen hinsichtlich Material und Farbgebung getroffen. Um die Flexibilität der Ausgestaltung der baulichen Anlagen im Anpassungsbereich auch weiterhin zu gewährleisten, sind bauordnungsrechtliche Festsetzungen zu Material- und Farbgebung für das Mischgebiet nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.

6.2.6 Stellplätze, Nebenanlagen

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs für die im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans geplanten Nutzungen erfolgt ausschließlich auf den privaten Grundstücken.

Für den **Vorhabenbereich** wird der Stellplatznachweis über die Errichtung einer bewirtschafteten Tiefgarage mit bis zu 365 Stellplätzen sowie über einen ebenerdigen Kundenparkplatz mit rd. 158 Stellplätzen erbracht. Im rückwärtigen nördlichen Grundstücksbereich ist zusätzlich die Ausweisung von ca. 17 ebenerdigen Mitarbeiterparkplätzen vorgesehen. Mit rd. 200 – 220 Stellplätzen wird ein wesentlicher Anteil der Tiefgarageneinstellplätze im Sinne einer Quartiersgarage der öffentlichen Nutzung zur Verfügung stehen. Alle Stellplätze im Vorhabenbereich sind kostenpflichtig und werden bewirtschaftet.

Die Tiefgarage ist über Ein- und Ausfahrten vom Hansaring und vom Hafenweg angebunden, die Anfahrbarkeit des Kundenparkplatzes der geplanten Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen erfolgt ausschließlich über den Hansaring. Über die Option einer zusätzlichen Einfahrt zur Tiefgarage als Überlauf vom Kundenparkplatz können etwaige zukünftige Anpassungen in der Verkehrsführung auf dem Vorhabengrundstück vorgenommen werden, für die Abwicklung der Verkehre auf dem Grundstück ist die zusätzliche Einfahrt nicht erforderlich und wird daher auch nur baulich vorgehalten. Zur Sicherung der Stellplätze und Anlagen zum ruhenden Verkehr entsprechend dem Vorhabenkonzept werden

- für den gekennzeichneten Vorhabenbereich die Flächen für die ebenerdigen Kundenparkplätze/Mitarbeiterstellplätze als Flächen für Stellplätze (ST) sowie die Ein- und Ausfahrtsbereiche und Flächen der Tiefgarage (TG) gemäß § 12 BauNVO i. V. m. § 9 (1) Nr. 4 und 22 BauGB festgesetzt. Außerhalb der festgesetzten Stellplatz- und Tiefgaragenbereiche ist die Errichtung von Stellplätzen oder Anlagen für den ruhenden Verkehr unzulässig.

Mit der Festsetzung wird die Anordnung der Anlagen für den ruhenden Verkehr im Vorhabenbereich unter Beachtung der Belange zum Immissionsschutz planungsrechtlich gesichert. Die Aufteilung des Kundenparkplatzes, einschließlich der Standorte der Treppenverbindungen zur darunter-

liegenden Tiefgarage und der Einkaufswagensammelanlagen (s. a. Nebenanlagen), ist nachrichtlich in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan übernommen.

Für das Mischgebiet im westlichen **Anpassungsbereich** werden keine planungsrechtlichen Vorgaben zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs getroffen. Hier ist die Anordnung und Ausgestaltung der Anlagen für den ruhenden Verkehr als ebenerdige Stellplätze/Garagen oder in Form von Garagenanlagen unterhalb der Geländeoberfläche (Tiefgarage) innerhalb und außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen nach den Regelungen der Landesbauordnung auf dem Grundstück vorzunehmen.

Im **Vorhabensbereich** werden im Zusammenhang mit der Vorhabennutzung insgesamt rd. 375 Fahrradabstellplätze entsprechend den Maßgaben der Stadt Münster auf dem Vorhabengrundstück realisiert, ca. 300 werden in den Erdgeschossbereichen als ebenerdige, teilweise überdachte Stellplätze errichtet, ca. 75 Plätze werden in der Tiefgarage vorgehalten. Von den 375 Gesamtstellplätzen sind ca. 202 Abstellplätze als Fahrradstellplätze den Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen zugeordnet, 173 werden als Abstellplätze den Büro- bzw. Wohnnutzungen zugewiesen.

Als Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO soll die Anordnung der Fahrradabstellplätze oder auch anderer untergeordneter Nebenanlagen (Müllsammel-/Einkaufswagensammelanlagen, Treppen-/Aufzugsverbindungen zur Tiefgarage), die dem Nutzungszweck der Vorhabennutzungen/dem Baugebiet dienen und seiner Eigenart nicht widersprechen, sowohl im **Vorhabensbereich** als auch im westlichen **Anpassungsbereich** unabhängig von den überbaubaren Grundstücksflächen auf dem Grundstück erfolgen können. Eine entsprechende Festsetzung

- zur Zulässigkeit von Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO innerhalb und außerhalb überbaubarer Grundstücksflächen wird in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen.

Mit der Festsetzung werden die im Anlageblatt 2 des V+E-Plans dargestellten, außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen angeordneten Nebenanlagen planungsrechtlich gesichert.

6.2.7 Freiflächen, Begrünung

Die Gestaltung der Grundstücksfreiflächen im **Vorhabensbereich** wird weitestgehend durch die funktionalen betrieblichen Abläufe um die Gebäude und baulichen Anlagen und durch die Notwendigkeit einer ausreichenden Anzahl an Kundenparkplätzen geprägt (s. a. Kapitel 6.2.1 und 6.2.6). Aufgrund der flächenintensiven Erdgeschossnutzungen mit großzügigen Wegeflächen zu und vor den Geschäftsbereichen sowie einer Durchwegung zum östlich angrenzenden geplanten Wohnquartier ‚Neuhafen-Münster‘ bzw. zum südlich angrenzenden Hafenweg ist mit der Umsetzung des Vorhabenkonzeptes eine fast vollständige Versiegelung des Grundstücks verbunden. Für den westlichen **Anpassungsbereich** soll innerhalb der Zielsetzungen der festgesetzten Mischgebietsnutzung

und den vorgegebenen überbaubaren Grundstücksflächen eine weitestgehend flexible Überplanung der Grundstücksfreiflächen ermöglicht werden.

Vor dem benannten Hintergrund werden neben Festsetzungen von Anpflanz- und/oder Erhaltungsgeboten (s. Kapitel 6.6.4) zur grundlegenden Sicherung grünräumlicher Belange keine weitergehenden Festsetzungen zur Gestaltung der Freiflächen oder zur Begrünung für das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans getroffen.

6.2.8 Werbeanlagen

Um die Anordnung von Werbeanlagen auf ein stadträumlich vertretbares Maß zu reduzieren und gestalterisch zu sichern, werden für die Nutzungen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans folgende Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 86 Abs.1 und Abs. 4 BauO NRW zur Ausgestaltung von Werbeanlagen getroffen:

- Im gesamten Plangebiet sind Werbeanlagen mit wechselndem (Blinkreklame) Licht, bewegtem (laufendem) Licht sowie Werbeanlagen oberhalb der Gebäudeattika grundsätzlich unzulässig.
- Im festgesetzten Mischgebiet des westlichen Anpassungsbereichs dürfen Werbeanlagen höchstens bis zur Unterkante der Fenster des obersten Geschosses reichen. Oberhalb der Fenster des 1. Obergeschosses sind nur Einzelbuchstaben zulässig. Die Werbeanlagen dürfen eine Höhe von 0,80 m und eine Länge von 2/3 der Gebäudefront, jedoch maximal 10,0 m nicht überschreiten und maximal 1,0 m vor die Gebäudefront treten.

Über die Festsetzungen wird eine grundsätzliche Gestaltqualität der Werbeanlagen entsprechend den bestehenden Vorgaben aus dem rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 401 planungsrechtlich sichergestellt, gleichzeitig wird der Notwendigkeit nach einer angemessenen Außendarstellung der Betriebe am Standort entsprochen.

Für die Nutzungen im gekennzeichneten Vorhabenbereich werden aufgrund der vielfältigen Nutzungsinhalte und damit unterschiedlichen Anforderungen an die Außenwerbung gesonderte Vorgaben zur Ausgestaltung der Werbeanlagen auf der Ebene des Durchführungsvertrags verbindlich vereinbart, weitergehende planungsrechtliche Festsetzungen werden nicht getroffen.

6.3 Verkehrsflächen / Erschließung

6.3.1 Verkehrliche Situation, Erschließung

Das Areal im Bereich des Stadthafens I hat sich mit der Ansiedlung zahlreicher Firmen aus den Bereichen Dienstleistung und Gastronomie in den letzten Jahren dynamisch entwickelt, eine Entwick-

lung, mit der die Verkehrsinfrastruktur nur teilweise Schritt halten konnte. So liegt insbesondere im Bereich des ruhenden Verkehrs Optimierungsbedarf, die Anzahl der öffentlichen Parkplätze ist nicht ausreichend mit der Folge, dass vermehrt Parksuchverkehre im Quartier entstehen. Mit der Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 sind zusätzliche Belastungen auf den umgebenden Erschließungsstraßen aus nutzungsbezogenen Mehrverkehren verbunden, gleichzeitig wird über die Ausweisung von 200 - 220 zusätzlichen öffentlichen Quartiersparkplätzen in der im Zusammenhang mit der Vorhabenplanung zu errichtenden Tiefgarage eine deutliche Entlastung des Parkdrucks in den öffentlichen Straßenräumen erwirkt.

Die Grundstücke im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind über den Hansaring im Nordwesten, die Schillerstraße im Nordosten und den Hafenweg im Süden vollständig an das örtliche Straßennetz angebunden. Dabei ist der ebenerdige Kundenparkplatz der Einzelhandelseinrichtungen im Vorhabensbereich alleinig vom Hansaring anfahrbar, die Tiefgarage erhält Ein- und Ausfahrten sowohl vom Hansaring als auch zum Hafenweg, eine zusätzliche Tiefgarageneinfahrt als Überlauf vom Kundenparkplatz wird baulich vorgehalten. Die Anlieferung des geplanten Verbraucher- und Getränkemarktes erfolgt über den Hafenweg mit Ausfahrt zur Schillerstraße, der Lebensmitteldiscounter wird ausschließlich vom Hafenweg beliefert. Entsprechend seiner bestehenden und auch zukünftigen funktionalen und verkehrlichen Bedeutung ist eine uneingeschränkte Befahrbarkeit des Hafenwegs vom Albersloher Weg/Hafenplatz im Westen bis über die östliche Geltungsbereichsgrenze des vorhabenbezogenen Bebauungsplans zur Erschließung der bestehenden und geplanten Nutzungen erforderlich. Im weitergehenden östlichen Anschluss im Bereich des zukünftigen ‚Neuhafens-Münster‘ soll der weitere Verlauf des Hafenwegs primär Fußgängern, Radfahrern und Versorgungsfahrzeugen vorbehalten sein.

Mit Umsetzung der Vorhabenplanung sind Eingriffe in die äußere Erschließung und in die Funktionsabläufe der bestehenden Verkehrsstrukturen verbunden, die einer fachgutachterlichen Bewertung zu unterziehen sind. Vor dem Hintergrund wurde zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 eine Verkehrsuntersuchung ^{*6)} 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 erfolgt anhand unterschiedlicher Planszenarien, wobei in allen Varianten neben den geplanten Vorhabennutzungen auch die Entwicklung des östlich an das Vorhabengrundstück anschließenden Planbereichs ‚Neuhafen-Münster‘ (ehem. OSMO-Areal) zum Büro- und Wohnstandort mit rd. 390 Wohneinheiten in die Bewertung mit einbezogen wurde. Aufgrund zurzeit nicht gesicherter Realisierungshorizonte wurden die Auswirkungen übergeordneter verkehrlicher Maßnah-

^{*6)} „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafen - Center“ in Münster - Entwurf“ Ingenieurgesellschaft nts mbH Münster, Stand 15.08.2013

men 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.

Insgesamt werden folgende Planszenarien gutachterlich bewertet:

- Planfall 1: Bestandsfall 2012
- Planfall 2: Prognose 2016 mit Inbetriebnahme der Vorhabennutzungen einschließlich des ‚Neuhafens-Münster‘ mit der Theodor-Scheiwe-Straße in der Bestandssituation und ohne B 51 und ohne B 481n
- Planfall 3: Prognose 2025 mit den Vorhabennutzungen und dem Bereich ‚Neuhafen-Münster‘ mit der Theodor-Scheiwe-Straße in der Bestandssituation und ohne B 51 und ohne B 481n
- Planfall 4: Prognose 2025 mit den Vorhabennutzungen und dem Bereich ‚Neuhafen-Münster‘ mit der Theodor-Scheiwe-Straße nach Vollausbau und mit B 51 und B 481n

Den Berechnungen zum Verkehrsaufkommen im Analysefall 2012 liegen Knotenstromzählungen der Stadt Münster aus den Jahren 2007/2008 für Spitzenstunden des Hansarings und des Hafenwegs zugrunde, die anhand der Verkehrsbelastungsdaten des Verkehrsmodells der Stadt Münster an das Bestandsniveau 2012 angepasst wurden. Die Berechnung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) erfolgte anhand von Tagesganglinien gemäß HBS 2001 bzw. eigenen Tagesganglinien aus Mitschriften an bestehenden Lichtsignalanlagen.

Die Schätzung der vorhabenbezogenen Verkehrserzeugung für den Planfall 2 wurde über den Modal-Split der Stadt Münster in Ansatz gebracht und anhand von Besetzungsgraden, Mitnahme- und Verbundeffekten in Abgleich mit Kontrollzählungen an vergleichbaren Einrichtungen im Stadtgebiet gebracht. Für die Vorhabennutzung ergeben sich daraus jeweils ca. 3.900 Kfz-Fahrten pro Tag, von denen rd. 1.400 Fahrten als zusätzliche Verkehre im Quartier neu generiert werden. Für die öffentlichen Quartiersstellplätze kommen weitere 640 Fahrten hinzu, von denen rd. 320 Fahrten / Tag Neuverkehre sind. Für den Planbereich ‚Neuhafen-Münster‘ ergeben sich ca. 2.200 Kfz-Fahrten pro Tag. In Hinblick auf Spitzenpegelbetrachtungen wurde darüber hinaus eine Mehrfachbenutzung von 30 % im Bereich des Hafen-Centers berücksichtigt.

Für den Bestandsfall, Planfall 1, werden als durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke der umgebenen Straßen für den Hansaring 15.100 DTV, die Schillerstraße 7.100, die Dortmunder Straße 2.600 und den Hafenweg 450 DTV (Kfz/24h) gutachterlich ermittelt, zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Vorhabennutzungen und des ‚Neuhafens-Münster‘ im Jahr 2016 gemäß Planfall 2 liegen die

Belastungen für den Hansaring bei 16.700, Schillerstraße 7.700, Dortmunder Straße 2.700 und für den Hafenweg bei 1.300 DTV (Kfz/24h).

Die Verkehrsbelastung für den Prognosehorizont 2025 ergibt unter Berücksichtigung der vorhabenbedingten Mehrverkehre einschließlich des ‚Neuhafens-Münster‘ und aktueller Zahlen zur Verkehrs- und Bevölkerungsentwicklung für den Planfall 3 als „Worst-Case-Szenario“ ohne B 51, B 481n und ohne Ausbau der Theodor-Scheiwe-Straße eine zukünftige Belastung für den Hansaring von 17.700, für die Schillerstraße 8.700, Dortmunder Straße 3.000 und für den Hafenweg von 1.400 DTV (Kfz/24h). Unter Berücksichtigung der Entlastungswirkungen aus den Verkehrsmaßnahmen der B 51, B 481n und Ausbau der Theodor-Scheiwe-Straße gemäß Planfall 4 stellen sich für den Hansaring und die Dortmunder Straße Belastungswerte analog der Bestandssituation 2012 - Hansaring 15.500 DTV und Dortmunder Straße 2.500 DTV - ein, für die Schillerstraße und den Hafenweg liegen die Werte bei 9.600 bzw. 1.400 DTV.

Unter Berücksichtigung des Planfalls 3 als „Worst-Case-Szenario“ und einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung 2012 der wesentlichen Kreuzungs- und Einmündungsbereiche im Umfeld des Vorhabens werden vom Gutachter Maßnahmen an der äußeren Erschließung aufgezeigt, die neben der Sicherung eines ungestörten Verkehrsablaufs bei Umsetzung der Vorhabenplanung teilweise auch Verbesserungen an den umliegenden Verkehrsknotenpunkten gegenüber der Bestandssituation erwirken. Die Maßnahmen umfassen

- den Ausbau des derzeit untergeordneten Erschließungsstiches im Anbindungspunkt des Planbereichs vom Hansaring zu einem lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt mit einer öffentlichen Erschließungsfunktion für das östlich angrenzende Vorhabengrundstück und die Verkehre aus der öffentlichen Quartiersgaragennutzung. Im Bereich der privaten Zufahrt Hansaring Nr. 46 ist eine zusätzliche Beschilderung „Bei Rot hier halten“ vorzunehmen. Mit der Maßnahme können entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung die zukünftigen Verkehre sicher und leistungsfähig, ohne Rückstau im Bereich der vorhandenen Zufahrt Hansaring 46 abgewickelt werden.

In Abhängigkeit von den Öffnungszeiten der im Vorhabenbereich geplanten Einzelhandelseinrichtungen ist ein Betrieb der Ampelanlage ausschließlich für den Tageszeitraum in der Zeit von 6:00 -22:00 Uhr erforderlich und vorgesehen. Belange eines gesicherten und ungestörten Verkehrsablaufs oder Belange der Verkehrssicherheit stehen der Nachtabschaltung der Lichtsignalanlage aufgrund der deutlich geringeren Verkehrsbelastung nachts mit einem Verkehrsaufkommen in der maximalen Nachtstunde in Höhe von ca. 26 % der nachmittäglichen Spitzenstunde lt. Gutachter ausdrücklich nicht entgegen.

- Einrichtung von zwei Furten für Fußgänger und Radfahrer über den Hansaring zur Verbesserung der Rad- und Gehwegverbindungen zwischen dem Hansaviertel und dem Hafengebiet/Hafen-Center.

- Verlegung des vorhandenen Buskaps vor dem Gebäude Hansaring 46 hinter die geplante Lichtsignalanlage ‚Hafen-Center‘ in Fahrtrichtung Wolbecker Straße und Umgestaltung der Haltestelle als Busbucht. Mit der Verlegung wird eine Verbesserung der Sichtverhältnisse im Bereich der Zufahrt Hansaring 46 erwirkt.
- Verkürzung der Umlaufzeit an der Fußgängerschutzanlage Hansaring/Dortmunder Straße zur Minimierung der Wartezeiten für die schwächeren Verkehrsteilnehmer und zur Möglichkeit der Einrichtung einer „Grünen Welle“ vom Albersloher Weg bis zur Wolbecker Straße.
- Schaltung von verkehrsabhängigen, koordinierten Programmen („Grüne Welle“) entlang des Hansarings.
- Errichtung eines separaten Linksabbiegersignals an der Lichtsignalanlage Hansaring/Schillerstraße für Linksabbieger in die Schillerstraße. Unabhängig vom Vorhaben wird hiermit eine Verbesserung der Verkehrsabläufe für Fußgänger und Radfahrer in Fahrtrichtung Nordosten ermöglicht.

Mit Umsetzung der benannten Maßnahmen wird die Leistungsfähigkeit in der Prognose 2025, Planfall 3 als „worst-case“ für den Knotenpunkt ‚Hansaring/Schillerstraße‘ von der derzeitigen Qualitätsstufe B auf C reduziert, eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehre ist jedoch nach wie vor gewährleistet. Für den Kreuzungspunkt Hansaring/Anbindung Vorhabengrundstück (Hafencenter)‘ wird für beide Spitzenstunden die Stufe B gemäß HBS 2001 ermittelt, womit die Verkehrsqualität gegenüber dem bestehenden Signalisierungskonzept um eine Stufe verbessert wird. Im Zufahrtsbereich Hansaring/Pennymarkt (Hansaring 46)‘ ist mit Installation der Lichtsignalanlage im Kreuzungspunkt Hansaring/Anbindung Vorhabengrundstück aufgrund der Pulkbildung eine Verbesserung sowohl der Leistungsfähigkeit als auch der Verkehrssicherheit zu verzeichnen, für die ‚Kreuzung Hansaring/Dortmunder Straße‘ wird die Qualitätsstufe A und für den Knotenpunkt ‚Schillerstraße/Anlieferausfahrt Vorhabengrundstück‘ die Stufe C ermittelt.

Insgesamt werden vom Gutachter unter Berücksichtigung der benannten Maßnahmen keinerlei Bedenken gegen die Planung erhoben, vielmehr wird trotz des Mehrverkehrs durch die geplante Vorhabennutzung - selbst ohne Berücksichtigung der Entlastungswirkungen aus den übergeordneten Verkehrsmaßnahmen gemäß Planfall 4 - teilweise sogar eine Verbesserung gegenüber der heutigen Verkehrssituation erwirkt. Die Schaffung von zusätzlichen Quartiersstellplätzen in Kombination mit integrierten Einzelhandelseinrichtungen wird ausdrücklich begrüßt, verkehrliche Belange stehen dem vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 somit nicht entgegen.

Die Umsetzung der Maßnahmen zum baulichen Eingriff in den Hansaring mit Ausbau des zukünftigen Knotenpunktes im Einfahrtsbereich zum Hafencenter werden auf der Ebene des Durchführungsvertrags zwischen der Stadt Münster und dem Vorhabenträger verbindlich vereinbart. Als verkehrliche Steuerungsmaßnahmen werden die Maßnahmen zur Schalt- und Regeltechnik an/in

Kombination der Lichtsignalanlagen in Abstimmung mit den Fachämtern der Stadt Münster durchgeführt, weitergehende planungsrechtliche Belange werden nicht berührt.

6.3.2 ÖPNV-Anbindung

Das Plangebiet ist gut über den Öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Die Linie 14 verkehrt über den Hansaring, die Linien 6, 8 und 17 verkehren über den Albersloher Weg. Mit Umsetzung der Vorhabenziele wird die als Buskap bestehende Haltestelle vor dem Gebäude Hansaring 46 in Fahrtrichtung Wolbecker Straße hinter die geplante Lichtsignalanlage im zukünftigen Einfahrtsbereich der Vorhabennutzung verlegt und als Busbucht ausgeführt (s. Kapitel 6.3.1).

6.3.3 Verkehrsflächen

Die verkehrliche Hauptanbindung des Vorhabenbereiches erfolgt über den Hansaring über den auszubauenden Kreuzungspunkt des bestehenden Erschließungsstiches im Bereich der Grundstücke ‚Hansaring 48‘ und ‚Hansaring 54‘ (s. Kapitel 6.3.1). Entsprechend seiner zukünftigen Bedeutung als Haupteerschließung der Vorhabennutzungen mit vielfältigen Wege- und Fahrbeziehungen in und aus dem öffentlichen Straßennetz ins Plangebiet und in seiner Funktion als Hauptzu- und -ausfahrtsbereich zur öffentlichen Quartiersgarage ist die Verkehrsfläche wie eine öffentliche Straße ampelgesteuert an den Hansaring anzubinden. Demzufolge wird

- der Einmündungsbereich vom Hansaring in den Vorhabenbereich über eine Tiefe von rd. 70 m und eine Breite von ca. 20 m als Straßenverkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt und öffentlich gewidmet. Mit der benannten Abgrenzung ist eine gesicherte baulich verkehrliche Anbindung der öffentlichen Fahr- und Wegebeziehungen für alle Verkehrsteilnehmer einschließlich notwendiger Umfahrungen aus der erforderlichen selbständigen Erschließung einzelner Gebäudeteile des Vorhabens, auch in Hinblick auf eine spätere separate Veräußerung, gewährleistet. Die Rampen der Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage sind als baulicher Bestandteil der betrieblichen Anlagen des Vorhabens aus der Festsetzung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche herausgenommen.

Neben dem unmittelbaren Einmündungsbereich zum Hansaring wird der nordwestliche Gebäudevorbereich der Vorhabennutzungen bis zum Grundstück ‚Hansaring 58‘ (außerhalb des Geltungsbereiches) als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Mit der Festsetzung wird die gesicherte Wegeführung des öffentlichen Fuß- und Radweges entlang des Hansarings im Zusammenhang mit geänderten Flächenanteilen aus der Verschiebung der Bushaltestelle in diesen Bereich gewährleistet.

Als innere Erschließungsstraße für den Bereich Stadthafen I ist der Hafenweg vom Kreuzungspunkt Dortmunder Straße im Westen bis zum Übergang in das ehemalige OSMO-Areal im Osten Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Innerhalb der bestehenden und im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzten Abgrenzung der Verkehrsfläche kann die verkehrliche Erschließungsfunktion der Straße sowohl für die bestehenden als auch zukünftigen angrenzenden Nutzungen entsprechend den geplanten Ausbauzielen vollständig abgebildet werden (s. a. Kapitel 6.3.1).

Der östliche Straßenabschnitt des Hafenwegs hat zurzeit nicht die Eigenschaft einer öffentlichen Straße im Sinne des § 2 Abs. 1 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW), lediglich das westlich angrenzende Teilstück des Hafenwegs von der Dortmunder Straße bis zur Straße ‚Am Mittelhafen‘ (außerhalb des Geltungsbereichs) wurde im Jahr 2005 dem öffentlichen Straßenverkehr gewidmet. Zur Umsetzung der Entwicklungsziele im Bereich Stadthafen I wird der

- Verlauf des Hafenwegs im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 innerhalb der bestehenden Eigentums- und Ausbaugrenzen als öffentliche Straßenverkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt.

Mit der Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche wird die zukünftige funktionale und verkehrliche Bedeutung des Hafenwegs sowohl für den Vorhabenbereich als auch für die Entwicklung der südlich und östlich angrenzenden Planbereiche aufgenommen und planungsrechtlich gesichert.

Mit den benannten Festsetzungen zu Verkehrsflächen ist die verkehrliche Anbindung und Erschließung der Vorhabennutzungen im Kontext der bestehenden und zukünftigen Verkehrsstrukturen sichergestellt, eine weitergehende Sicherung von Wege- und Fahrrechten über das Vorhabengrundstück in die südlich und östlich angrenzenden Planbereiche wird über zusätzliche Geh- und Fahrrechte erwirkt (s. Kapitel 6.4.1).

Die Erschließung des westlichen **Anpassungsbereichs** ist über die Straßenverkehrsfläche des Hafenwegs uneingeschränkt gesichert, weitergehende Festsetzungen zur verkehrlichen Anbindung der Nutzungen im Anpassungsbereich sind nicht erforderlich.

6.4 Ver- und Entsorgung / technische Infrastruktur

Das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 ist über die technische Infrastruktur in den umgebenden Straßen Hansaring, Schillerstraße und Hafenweg an das vorhandene Ver- und Entsorgungsnetz der Stadt Münster in ausreichendem Maße angeschlossen.

Die Energieversorgung der Vorhabennutzungen soll über einen Anschluss an das Fernwärmenetz im Hansaring erfolgen. Die Entsorgung erfolgt über das bestehende Leitungsnetz im Hansaring,

Schillerstraße bzw. im Hafenweg. Im nördlichen Planbereich des **Vorhabengrundstücks** verläuft ein Regenwasserkanal der Stadt Münster, der im Zuge der Umsetzung der Planvorhaben erneuert und in einer veränderten Trassenführung zur Schillerstraße geführt wird (s. Kapitel 6.4.1).

Die Stromversorgung der Vorhabennutzungen ist grundsätzlich sichergestellt. Die Festlegung von Standorten für erforderliche Trafostationen im Vorhabenbereich kann derzeit abschließend noch nicht vorgenommen werden und erfolgt daher im weiteren Planungsprozess in Abstimmung mit der Netzgesellschaft der Stadtwerke Münster, die Standorte werden grundbuchlich gesichert. Die Maßnahmen zur Errichtung und Sicherung der Zugänglichkeit der Trafostationen werden auf der Ebene des Durchführungsvertrags verbindlich vereinbart.

Im angrenzenden Planbereich betreibt die Telekom zahlreiche Telekommunikationslinien in Verbindung mit der Betriebsstelle „Münster 63“. Im Zuge einer Umschwenkung werden ab Mai 2014 sämtliche Telekommunikationslinien einschließlich der Betriebsstelle ‚Münster 63‘ über den neuen, derzeit im Aufbau befindlichen Standort ‚Hansaring 66a‘ (außerhalb des Geltungsbereichs), betrieben. Die Leitungsführungen verlaufen dann außerhalb des Vorhabengrundstücks, planungsrechtliche Belange oder Vorhabenbelange sind nicht betroffen.

In der Verkehrsfläche des Hafenwegs verläuft das 110 kV-Hochspannungskabel Mittelhafen - Mauritz, Bl. 1902. Eine Beeinträchtigung der Leitungstrasse durch die geplanten Baumaßnahmen ist nicht gegeben, weitergehende planungsrechtliche Sicherungen sind vor dem Hintergrund der Widmung des Hafenwegs als öffentliche Verkehrsfläche nicht zu treffen.

Die Abfallentsorgung der Nutzungen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist über die Anfahrbarkeit der Gebäude für Müllfahrzeuge über die angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen sichergestellt. Weitergehende planungsrechtliche Belange werden nicht berührt. Für die Nutzungen im **Vorhabenbereich** wird in Abstimmung mit den Abfallwirtschaftsbetrieben der Stadt Münster ein Abfallentsorgungskonzept erstellt und zum Bestandteil des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens gemacht.

Für die Nutzungen im westlichen **Anpassungsbereich** des vorhabenbezogenen Bebauungsplans erfolgt die Ver- und Entsorgung über den angrenzenden Hafenweg. Planungsrechtliche Sicherungen zur technischen Infrastruktur werden für den Anpassungsbereich nicht erforderlich.

6.4.1 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Zur Sicherung übergeordneter Leitungs- und Wegeverbindungen im Sinne einer technischen bzw. stadträumlichen Vernetzung des Vorhabens mit dem bestehenden bzw. geplanten baulichen Umfeld wird auf dem **Vorhabengrundstück** gemäß § 9 Absatz 1 Nr. 21 BauGB ein

- Leitungsrecht zugunsten des Erschließungsträgers (L-E) mit einer Breite von 5,00 m vom westlichen Anschluss des Hansarings bis zur Schillerstraße im Nordosten festgesetzt.

Mit der Festsetzung wird den technisch infrastrukturellen Erfordernissen von Erneuerungen am Kanalnetz im Bereich der Schillerstraße entsprochen. Über das festgesetzte Leitungsrecht wird die Trasse der neuen städtischen Regenwasserleitung in dem geplanten Trassenverlauf über das Vorhabengrundstück planungsrechtlich gesichert. Der Regenwasserkanal wird in einem Zug bis zur Schillerstraße durchgebaut, die Finanzierung ist sichergestellt. Die Trasse wird dabei fast vollständig durch das Vorhaben überbaut, lediglich im Anschluss zur Schillerstraße verläuft die Leitung außerhalb überbauter Flächen. Darüber hinaus wird ein

- Gehrecht sowie ein Fahrrecht für Radfahrer zugunsten der Öffentlichkeit (GR-Ö) mit einer Breite von ca. 3,50 m - 14,00 m entsprechend dem im Vorhabensbereich geplanten Ausbau und der Lage der Wege- und Radfahrverbindungen vom Einfahrtsbereich vom Hansaring bis zum ehemaligen OSMO-Grundstück im Osten bzw. zum Hafenweg im Süden festgesetzt.

Über das festgesetzte Geh- und Radfahrrecht wird die öffentliche Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer vom südlichen Innenstadtbereich am Hansaring über das Vorhabengrundstück in den zukünftigen Wohnbereich des ‚Neuhafens-Münster‘ auf den ehemaligen Gewerbeflächen und zum Hafenweg gesichert und somit eine Vernetzung und Durchlässigkeit der Nutzungen im Stadtquartier erwirkt.

6.5 Gemeinbedarf / soziale Infrastruktur

Flächen oder Einrichtungen für den Gemeinbedarf oder anderweitige Einrichtungen der sozialen Infrastruktur sind nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535, Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB werden daher nicht getroffen. Belange vorhandener Gemeinbedarfseinrichtungen im weiteren nördlichen Anschluss an das Plangebiet (Berufskolleg am Hansaring) oder andere bestehende Einrichtungen der sozialen Infrastruktur sind von der Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans nicht betroffen.

6.6 Grünflächen / Begrünung

6.6.1 Öffentliche Grünflächen

Ausgehend von den bestehenden Grünstrukturen und den übergeordneten Freiraumvernetzungen im südöstlichen Stadtbereich sowie entlang des Dortmund-Ems-Kanals im Bereich des Stadthafens I sind für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 keine zusätzlichen öffentlichen Grün- oder Freiflächen zur Umsetzung grünräumlicher Belange erforderlich; Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB werden daher nicht getroffen.

Die im bestehenden rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 mit der Zweckbestimmung ‚Spielplatz‘ festgesetzte öffentliche Grünfläche im nördlichen Planbereich ist aus den damaligen Zielsetzungen nach einer Fortführung der straßenbegleitenden Blockstrukturen des Hansarings und der Schillerstraße in den rückwärtigen Grundstücksinnenbereich mit einer Ausweisung wohnungsnaher Spielplatzflächen abgeleitet, eine Umsetzung der Entwicklungsziele ist nicht erfolgt. Die Flächen sind vollständiger Bestandteil des Vorhabengrundstücks und werden entsprechend den veränderten Entwicklungszielen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans überplant. Ein Ersatz der Spielplatzflächen ist in Abstimmung mit den Fachbehörden der Stadt Münster an anderer Stelle im übergeordneten östlich angrenzenden Planbereich vorgesehen.

6.6.2 Private Grünflächen

Vor dem Hintergrund der im Plangebiet bestehenden oder geplanten Nutzungsstrukturen ist im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 eine Sicherung grünräumlicher Belange über private Grünflächen nicht erforderlich; Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB werden daher nicht getroffen.

6.6.3 Wald / Flächen für die Landwirtschaft

Mit Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 sind weder im Plangebiet noch im übergeordneten Planbereich Belange oder Flächen der Landwirtschaft oder Waldflächen betroffen; Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 18 BauGB werden daher nicht getroffen.

6.6.4 Anpflanz- und Erhaltungsgebote

Zur Sicherung einer grünräumlichen Gestaltqualität für das **Vorhabengrundstück** werden für die Gebäude und Gebäudevorbereiche differenzierte Festsetzungen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB getroffen. So sind im gekennzeichneten Vorhabenbereich

- die Hauptdächer der Erdgeschossnutzungen auf einer Fläche von insgesamt rd. 3.400 m² mit einer extensiven Dachbegrünung zu bepflanzen und mit Ersatzverpflichtung dauerhaft zu unterhalten.

Mit der Festsetzung wird den Belangen nach einer Gestaltqualität der Vorhabengebäude im baulichen Kontext des bestehenden Stadtquartiers entsprochen, gleichzeitig wird die Wohn- und Aufenthaltsqualität der über den großflächigen Erdgeschoßeinrichtungen

liegenden Wohn- und Dienstleistungsnutzungen mit Blick auf die begrünten Dachflächen aufgewertet.

- insgesamt 14 Einzelbäume in Pflanztrögen mit einer Bodenmächtigkeit von mind. 100 cm zu pflanzen und mit Ersatzverpflichtung dauerhaft zu unterhalten. Zu pflanzen sind 7 Hochstämme einer einheitlichen kleinkronigen Baumart und 7 Hochstämme einer mittel- bis großkronigen Baumart in dreimal verpflanzter Qualität mit einem Stammumfang von mind. 16 cm.

Über die Festsetzung wird - trotz der fast vollständigen Unterbauung des Vorhabengrundstücks durch die geplante Tiefgarage - eine angemessene Bepflanzung zur Aufwertung des Haupteinfahrtsbereichs vom Hansaring sowie zur grünräumlichen Abgrenzung des Kundenparkplatzes zur öffentlichen Verkehrsfläche des Hafenwegs gewährleistet. Entsprechend der Lage auf dem Vorhabengrundstück und der zur Verfügung stehenden Flächenpotentiale zur Dimensionierung der Pflanztröge sind die Bäume nördlich des Einfahrtsbereichs vom Hansaring nur als kleinkronige Bäume zu pflanzen, südlich der Haupte Erschließung sowie zum Hafenweg ist auch eine Anpflanzung mittel- bis großkroniger Bäume gegeben. Die genaue Anordnung der Bäume ist dem Vorhaben- und Erschließungsplan (V+E Plan) zu entnehmen.

Mit Umsetzung des Vorhabens ist die Rodung von 7 Straßenbäumen (außerhalb des Geltungsbereichs) im derzeitigen Einfahrtsbereich vom Hansaring erforderlich. Vorbehaltlich der verkehrlichen Erfordernisse und der in diesem Bereich verlaufenden Leitungstrassen soll eine Neuanpflanzung im Vorbereich der Gebäude zur Straße vorgenommen werden, sollte dies nicht möglich sein, wird der Ausgleich auf der Ebene des Durchführungsvertrags verbindlich vereinbart. Als nicht gesicherte Maßnahme ist die Anpflanzung nicht Gegenstand des V+E-Plans.

Mit den dargestellten Maßnahmen ist eine grünräumliche Einbettung der Vorhabennutzung in den bestehenden stadträumlichen und baulichen Kontext sichergestellt. Weitergehende Anpflanzungen und Anpflanzungen außerhalb von Pflanztrögen können aufgrund der funktionalen Erfordernisse von freien Fahr-, Wege- und Parkflächen mit den daraus abzuleitenden Versiegelungsanteilen sowie vor dem Hintergrund der großflächigen Unterbauung des Vorhabengrundstücks mit der erforderlichen Parkierungsanlage nicht vorgesehen werden.

Für das Baugebiet im westlichen **Anpassungsbereich** werden die bestehenden Festsetzungen aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 zur Sicherung grünräumlicher Belange weitestgehend übernommen. Demnach sind im festgesetzten Mischgebiet MI

- mind. 15 % der ebenerdigen Grundstücksfläche dauerhaft zu begrünen und

- ist bei ebenerdigen Stellplatzanlagen je angefangene 5 Stellplätze ein hochstämmiger, großkroniger Laubbaum mit einer Vegetationsfläche von mind. 2,50 m x 2,50 m mit Ersatzverpflichtung zu pflanzen und dauerhaft zu unterhalten.

Mit den Festsetzungen wird die Aufnahme der Grünstrukturen der angrenzenden bebauten Bereiche in die Grundstücksbepflanzung des westlichen Anpassungsbereichs sichergestellt.

Ein Erhalt von bestehenden Bäumen oder Strauchstrukturen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist nicht möglich bzw. ist aufgrund der Bestandsstruktur des Plangebiets mit überwiegenden Schotterflächenanteilen und einer lediglich ruderalen Vegetation auch nicht gegeben. Erhaltungsfestsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB werden daher nicht getroffen. Der Ausgleich für zu rodende Straßenbäume im Bereich der verlagerten zukünftigen Bushaltestelle im Gebäudevorbereich der Vorhabennutzung zum Hansaring (außerhalb des Geltungsbereichs) wird auf der Ebene des Durchführungsvertrags verbindlich vereinbart.

6.6.5 Ausgleichsflächen

Aufgrund der bestehenden Bebauungsstrukturen und der früheren gemischten bzw. gewerblichen Nutzung mit hohen Versiegelungsanteilen der Grundstücksfreiflächen ist mit Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 ein ausgleichsrelevanter zusätzlicher Eingriff in Natur und Landschaft nicht zu erwarten. Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 bzw. § 9 Abs. 1 a BauGB sind nicht erforderlich und werden daher nicht getroffen.

6.7 Immissionsschutz

6.7.1 Schallimmissionen

Der Vorhabenstandort 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 Vorhabengrundstücks als stark lärmvorbelasteter Bereich die Orientierungswerte der DIN 18005 nicht eingehalten werden können bzw. sogar deutlich überschritten werden.

Das Nutzungsprofil des geplanten Vorhabens sieht die Errichtung von großflächigen Einzelhandelnutzungen, 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 Aufwer-

tung 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 Neubelebung 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 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.

Verzicht auf die Signalisierung des Kreuzungsbereichs: Mit der Errichtung einer Lichtsignalanlage (LSA) im Kreuzungsbereich vom Hansaring (LSA nur im Tagesbetrieb) ist ein Zuwachs der Lärmemissionen um bis zu 5dB anzunehmen, alleine bedingt durch die erhöhte Störwirkung der Lichtsignalanlage ist - abstandsabhängig - ein Zuschlag von 1 bis 3 dB anzusetzen. Bei Verzicht auf die Ampel ist lediglich eine Erhöhung um rd. 1-2 dB gegeben, eine verkehrstechnisch sichere und leistungsfähige Abwicklung der Verkehre im Anbindungsbereich des Hafencenters vom Hansaring kann ohne eine Lichtsignalanlage jedoch nicht umgesetzt werden, so dass diese Lösung allein aufgrund der Sicherheitsdefizite zu verwerfen ist.

Anbindung des Vorhabens über einen Kreisverkehr: Bei einer Kreisverkehrslösung ist im Einwirkungsbereich zum Hansaring - durch den planbedingten Mehrverkehr in Kombination mit zusätzlichen Reflexionen an Neubauten - mit einer Lärmzunahme von rd. 1 bis 2 dB zu rechnen. Zusätzliche Pegelerhöhungen können an einzelnen Gebäuden durch das Heranrücken der äußeren Fahrspur nicht ausgeschlossen werden. Die Errichtung eines entsprechend den bestehenden und zukünftigen

gen Verkehrsbelastungen ausreichend dimensionierten Kreisverkehrs ist jedoch innerhalb der bestehenden öffentlichen Liegenschaften nicht möglich, so dass dieser Lösungsansatz entfällt. Asymmetrische Lösungen mit einer einseitigen Verschiebung des Kreisverkehrs nach Südosten in das Vorhabengrundstück sind aufgrund von Defiziten bei der gesicherten Führung der Verkehrsbeziehungen im Kreisverkehr sowie aufgrund eines eingeschränkten Verkehrsflusses ausgeschlossen.

Aufweitung des Straßenraums zur Schaffung von Wendemöglichkeiten für PKW: Eine Aufweitung des Straßenraumes im Sinne eines ‚elliptischen Kreisverkehrs‘ unter Berücksichtigung der bestehenden Liegenschaften ist lärmtechnisch analog einer Kreisverkehrslösung einzustufen, aufgrund der alleinigen Wendemöglichkeit für PKW sind die Fahrbeziehungen für LKW jedoch erheblich eingeschränkt und führen zu Umwegfahrten mit entsprechenden Mehrbelastungen und Störungen an den anderen vorhandenen Kreuzungsbereichen. Eine Ausgestaltung des Anbindungspunktes gemäß den verkehrlichen und sicherheitstechnischen Erfordernissen ist hiermit nicht gegeben.

Nur rechts-rein/rechts-raus-Lösungen: Eine entsprechend den Erfordernissen leistungsfähige Abwicklung der Zu- und Abfahrtverkehre des Hafencenters ist über alleinige Rechtsfahrbeziehungen zum/vom Hansaring nicht gewährleistet.

Signalisierung nur für Fußgänger als Bedarfsampel: Entgegen eines vollsignalisierten Kreuzungsbereiches mit der Annahme eines Lärmzuwachses um bis zu 5 dB tags ist mit der alleinigen Errichtung einer Fußgängerbedarfsampel eine Lärmpegelerhöhung um rd. 1 -2 dB zu erwarten, da der Zuschlag für die erhöhte Störwirkung an signalgeregelten Kreuzungen und Einmündungen nicht bei Bedarfsampeln anzusetzen ist. Vor dem Hintergrund der stadtteilbezogenen Versorgungsfunktion des Hafencenters wird der Vorhabenbereich in hohem Maße auch von Radfahrern und Fußgängern frequentiert, eine gesicherte Führung und Abwicklung der Verkehrsbeziehungen von Fußgängern und Radfahrern vom/zum Hafencenter ist mit der Errichtung einer alleinigen Bedarfsampel nicht gewährleistet und daher auszuschließen.

Signalisierung nur für Fußgänger mit Einbindung in die Verkehrssteuerung: Analog der Variante der Bedarfsampel kann auch über eine Signalisierung für Fußgänger mit einer Einbindung in die Verkehrssteuerung über einen Anforderungskontakt eine gesicherte Führung der jeweiligen Verkehrsteilnehmer und eine optimierte Ausgestaltung der Verkehrsbeziehungen im Kreuzungsbereich des Vorhabens zum Hansaring nicht gewährleistet werden. Lärminderungen um 1 bis 3 dB - wie bei der o. g. Bedarfsampel - gegenüber einem vollsignalisiertem Kreuzungspunkt sind in der Abwägung den verkehrlichen und sicherheitstechnischen Mängeln nachzustellen.

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse wird in Abstimmung mit den Verkehrsbehörden der Stadt Münster die Anbindung des Vorhabenbereichs an den Hansaring über einen lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt erfolgen; so ist die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer am besten zu gewährleisten und werden Störungen der Verkehrsabläufe durch verkehrlich funktionale Defizite im Kreuzungspunkt vermieden. Gekoppelt an die Öffnungszeiten der Einzelhandelseinrichtungen erfolgt der

Ampelbetrieb ausschließlich im Tageszeitraum von 6:00 - 22:00 Uhr (s. a. Kapitel 6.3.1). Dies ist möglich, da die Verkehrsbelastung der maximalen Nachtstunde (22:00 - 23:00 Uhr) lediglich ein Verkehrsaufkommen in Höhe von ca. 26 % der nachmittäglichen Spitzenstunde aufweist.

Die benannten verkehrlichen Maßgaben wurden den weitergehenden gutachterlichen Untersuchungen der zu erwartenden Schallimmissionen im Plangebiet und in den angrenzenden Planbereichen zugrunde gelegt.

Die Bewertung der Lärmsituation und der schalltechnischen Auswirkungen der geplanten Vorhabenbennutzungen auf die Belange des Lärmschutzes erfolgt in Form eines schalltechnischen Berichtes, der in vier separaten Ergebnisdokumentationen die Verkehrslärmsituation im Plangebiet^{*7)}, die Auswirkungen der vorhabenbezogenen Verkehrserzeugung auf die Verkehrslärmsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft ^{*8)}, die Auswirkungen des baulichen Eingriffs in den Hansaring als öffentlichen Verkehrsweg ^{*9)} sowie die Gewerbelärmsituation ^{*10)} gutachterlich untersucht und geeignete Lärminderungsmaßnahmen aufzeigt.

VERKEHRSLÄRMSITUATION IM PLANGEBIET

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 sind die vom öffentlichen Straßenverkehr hervorgerufenen Verkehrslärmeinwirkungen auf die schützenswerten Nutzungen im Plangebiet wie Wohn- und Aufenthaltsbereiche und Büros zu ermitteln und entsprechend den Orientierungswerten der DIN 18005 gutachterlich zu bewerten, bei Überschreitung der Orientierungswerte sind geeignete Lärminderungsmaßnahmen aufzuzeigen.

Als Beurteilungsgrundlage wurde für den Vorhabensbereich entsprechend den geplanten Nutzungen mit Einzelhandel, Dienstleistungen/Praxen/Büros, Gastronomie und Wohnen die Schutzbedürftigkeit eines Mischgebietes (MI) angenommen. Für den westlichen Anpassungsbereich zum

^{*7)} „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

^{*8)} „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

^{*9)} „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

^{*10)} „Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.2/03 zur Gewerbelärmuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring/Schiller-straße/Hafenweg/Dortmunder Straße“ der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 19. August 2013

Hafenweg wurden entsprechend seiner bestehenden und auch zukünftigen Gebietsfestsetzung ebenfalls die Orientierungswerte von 60/50 dB(A) tags/nachts für Mischgebiete der Bewertung zugrunde gelegt. Vor dem Hintergrund der starken Verkehrslärmvorbelastung des Planbereichs in der zentralen Innenstadtlage wurden neben den Orientierungswerten der DIN 18005 auch die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in die Beurteilung einbezogen.

Die Verkehrslärmimmissionen aus der gewerblichen und öffentlichen Nutzung der mit dem Vorhaben geplanten Tiefgarage - außerhalb der öffentlichen Erschließungsstraße - wurden grundsätzlich der Gewerbelärmsituation zugerechnet.

Im Sinne einer ganzheitlichen Bewertung ist ergänzend zu den Untersuchungen der Verkehrslärmauswirkungen auf die Nutzungen im Plangebiet auch die Verkehrslärmsituation für die angrenzenden Planbereiche am Hansaring zwischen der Dortmunder Straße und der Schillerstraße sowie nördlich des Hafenwegs mit in die gutachterliche Betrachtung einbezogen worden.

Die Ausgangsdaten der Berechnung zur Verkehrslärmsituation sind der Verkehrsprognose der nts Ingenieurgesellschaft mbH ^{*6)} entnommen, wobei entsprechend den Planfällen 3 und 4 die Prognosedaten für das Jahr 2025 für die relevanten Straßenabschnitte des Hansarings, der Schillerstraße, des Hafenwegs, der Dortmunder Straße sowie für den öffentlichen Erschließungstich des Hafencenters Beachtung finden. Im Sinne eines ‚Worst-Case-Szenarios‘ ist damit die entlastende Wirkung für den Hansaring durch den Neubau der B 51 und den Neubau der B 481n sowie der Ausbau der Theodor-Scheiwe-Straße nicht berücksichtigt (Planfall 3), gleichzeitig ist die bei Entlastung des Hansarings stärkere Belastung der Schillerstraße eingeflossen (Planfall 4). Obwohl die Planfälle zeitgleich nicht zusammenfallen können, wurde aufgrund der derzeitig unklaren Realisierungshorizonte der Maßnahmen die aus dem jeweiligen Planfall zu erwartende Höchstbelastung der Straßen im Sinne einer Lärmvorsorge zugrunde gelegt.

Für die Berechnung der Geräuschsituation wird von den vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzungen von 50 km/h sowie von den bestehenden Ausbaustandards der angrenzenden Straßen ausgegangen, lediglich für den neuen Straßenabschnitt vom Hansaring bis zur Tiefgarage wird vor dem Hintergrund der geringen Länge der Verkehrsfläche eine Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h angenommen. Die geplante Ampel an der zukünftigen Ein-/ Ausfahrt am Hansaring im Tagesbetrieb sowie die vorhandene Signalanlage an der Kreuzung Schillerstraße/Hansaring sind berücksichtigt. Entlastungswirkungen aus der Reduzierung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit in den kritischen Straßenabschnitten des Hansarings sowie der Einsatz lärmmindernden Asphalts wurden bei der gutachterlichen Bewertung der Verkehrslärmsituation vor dem Hintergrund nicht gesicherter Wirkungseffekte lärmmindernder Beläge und einer nicht gesicherten Umsetzung der Regelungen nicht

^{*6)} „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafen - Center“ in Münster - Entwurf“ Ingenieurgesellschaft nts mbH Münster, Stand 15.08.2013

berücksichtigt. Weitergehende Details zu Beurteilungsgrundlagen und Ausgangsdaten sind dem Gutachten zu entnehmen.

Unter Berücksichtigung der benannten Berechnungsgrundlagen und Ausgangsdaten sind folgende gutachterlichen Ergebnisse zum Verkehrslärm festzuhalten:

- An allen straßenzugewandten Fassadenseiten der vorhandenen und geplanten Bebauung am Hansaring, an der Schillerstraße, am Hafenweg und an der Dortmunder Straße werden die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005 tags bzw. nachts überschritten. Dies gilt teilweise auch für die seitlich abknickenden Fassaden am Hansaring, an der Dortmunder Straße und an der Schillerstraße. An den straßenabgewandten Fassadenseiten und an den seitlich abknickenden Fassadenseiten am Hafenweg und gebäudeabhängig auch an der Dortmunder Straße wird der schalltechnische Orientierungswert der DIN 18005 von 60/50 dB(A) tags/nachts eingehalten.
- Der in Mischgebieten gültige Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV von 64 dB(A) tags wird entlang des Hafenwegs und zum Teil an der Dortmunder Straße eingehalten, an den straßenzugewandten Seiten an der Schillerstraße, dem Hansaring und in Teilen der Dortmunder Straße wird auch dieser Wert noch tags überschritten.

Im Sinne der Lärmvorsorge gemäß DIN 18005 sind laut Gutachter bei baulichen Veränderungen/Neubauten an allen straßenzugewandten Fassadenseiten - mit Ausnahme von Fassaden im Vorhabenbereich zum Hafenweg - keine Außenwohnbereiche wie Balkone, Dachterrassen etc. zulässig. Dies gilt auch für seitlich abknickende Fassaden in Baulücken am Hansaring und an der Schillerstraße. Unter Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV können in Abwägung der Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 jedoch auch an den straßenzugewandten Fassadenseiten entlang dem Hafenweg und im südlichen Bereich der Dortmunder Straße Außenwohnbereiche zugelassen werden. Im Bereich des Hansarings, der Schillerstraße und in Teilen der Dortmunder Straße sind Außenwohnbereiche nur im Schallschatten der Gebäude an den straßenabgewandten Fassaden anzuordnen. In Anwendung der Grenzwerte der 16. BImSchV sind an der Schillerstraße und der Dortmunder Straße auch an den seitlich abknickenden Fassaden Außenwohnbereiche zulässig.

Vor dem Hintergrund der zum Teil deutlichen Orientierungswertüberschreitungen tags und nachts, insbesondere an den straßenzugewandten Fassadenseiten, ist zum Schutz von Wohn- und Aufenthaltsräumen gegenüber Verkehrslärm die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen zwingend erforderlich. Mit Blick auf den innerstädtischen Standort eines in weiten Teilen bebauten Stadtquartiers sind aktive Maßnahmen in Form von Lärmschutzwänden oder -wällen innerhalb der bestehenden Bebauungsstruktur nicht umsetzbar und aufgrund der stadtgestalterischen Defizite auch nicht vertretbar, so dass ausschließlich passive Schutzmaßnahmen Anwendung finden. Die untersuchten Bereiche werden den Lärmpegelbereichen III - VI gemäß DIN 4109 zugeordnet. Auf Basis der gutachterlichen Ergebnisse werden die Lärminderungsmaßnahmen im Geltungsbereich des vorha-

benbezogenen Bebauungsplanes als Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB planungsrechtlich gesichert. So wird

- im Teilbereich (B) des Vorhabens an den straßenseitigen Fassadenseiten zum Hansaring für die Außenbauteile von Aufenthalts-, Übernachtungs- und Unterrichtsräumen ein resultierendes Schalldämm-Maß von 45 dB und von Büroräumen von 40 dB entsprechend dem Lärmpegelbereich V und für Teile der südlichen Fassade zur geplanten Tiefgaragenein- und Ausfahrt ein resultierendes Schalldämm-Maß von 40 bzw. 35 dB entsprechend dem Lärmpegelbereich IV festgesetzt.
- im Teilbereich (C) des Vorhabens an der straßenseitigen Kopffassade zum Hansaring für die Außenbauteile von Aufenthalts-, Übernachtungs- und Unterrichtsräumen ein resultierendes Schalldämm-Maß von 50 dB und von Büroräumen von 45 dB entsprechend dem Lärmpegelbereich VI und für die östliche Fassade des Kopfgebäudes ein resultierendes Schalldämm-Maß von 45 bzw. 40 dB entsprechend dem Lärmpegelbereich V festgesetzt. Im weiteren Verlauf der östlichen Fassade und an der nördlichen Fassade zur geplanten Tiefgaragenein- und -ausfahrt sind die Maßgaben entsprechend dem Lärmpegelbereich IV einzuhalten.

Für die südlichen Fassaden der Vorhabengebäude zum Hafenweg ist für die Außenbauteile von Aufenthalts-, Übernachtungs- und Unterrichtsräumen ein resultierendes Schalldämm-Maß von 35 dB und von Büroräumen von 30 dB entsprechend dem Lärmpegelbereich III festgesetzt.

- im westlichen Anpassungsbereich für die südlichen Fassadenseiten zum Hafenweg für die Außenbauteile von Aufenthalts-, Übernachtungs- und Unterrichtsräumen ein resultierendes Schalldämm-Maß von 40 dB und von Büroräumen von 35 dB entsprechend dem Lärmpegelbereich IV festgesetzt.

Da das konkretisierte Vorhaben die festgesetzten Baugrenzen und Baulinien ausnutzt und das Gebäude im Anpassungsbereich an einer Baulinie zu errichten ist, genügt die Festsetzung der Lärmpegelbereiche entlang der Baugrenzen und Baulinien. Einer flächenhaften Darstellung von Lärmpegelbereichen bedarf es nicht.

Für den Nachtzeitraum sind an den relevanten Fassadenseiten auch Beurteilungspegel > 50 dB(A) zu erwarten, im Sinne der VDI-Richtlinie 2719 sind daher zusätzliche Festsetzungen zu schallgedämpften Lüftungseinrichtungen zu treffen. So

- sind in den Lärmpegelbereichen III bis VI im Zusammenhang mit Fenstern von Schlafräumen und zum Schlafen geeigneten Räumen schallgedämpfte Lüftungssysteme vorzusehen, die die Gesamtschalldämmung der Außenfassaden nicht verschlechtern.

Außenwohnbereiche sind an Fassaden der Vorhabennutzungen mit Beurteilungspegeln > 64 dB(A) tags entsprechend den Grenzwerten der 16. BImSchV nicht vorgesehen, auch im westlichen Anpassungsbereich.

sungsbereich zum Hafenweg liegen die relevanten Werte unterhalb der Grenzwerte der BImSchV. Im Überschreibungsbereich der Orientierungswerte der DIN 18005 liegen lediglich zwei Außenwohnbereiche, so ist die südliche Loggia der Wohnungen im 4. bis 6. Obergeschoss der Turmbauung zum Einfahrtsbereich vom Hansaring sowie die Loggia im 2. und 3. Obergeschoss der östlich angrenzenden viergeschossigen Randbebauung mit Beurteilungswerten von 63 dB(A) bzw. 61 dB(A) betroffen. Die übrigen Außenwohnbereiche der geplanten Vorhabennutzungen liegen an den straßenabgewandten bzw. im Schallschatten liegenden Fassadenseiten und somit vollständig in Bereichen unterhalb der Orientierungswerte der DIN 18005. Im westlichen Anpassungsbereich liegen die Werte in der vorderen Fassadenebene bei durchgängig 62 dB(A).

Innerhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV sind entsprechend der jeweiligen Gebietskategorie gesunde Wohnverhältnisse auch abseits der Orientierungswerte der DIN 18005 gewährleistet. So ist unter Einhaltung des Grenzwertes tags von 64 dB(A) gesundes Wohnen in gemischten Stadtbereichen möglich. Der Vorhabenbereich entspricht den Maßgaben eines Mischgebietes, darüber hinaus soll mit Umsetzung der Vorhabenplanung eine brachgefallene innerstädtische ehemalige Gewerbefläche mit neuen Nutzungen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden. Zur Aufwertung des Standortes und Belebung des Stadtquartiers gehört auch die Ausweisung hochwertiger Wohnungen, zu denen auch Außenwohnbereiche in Form von Loggien oder Balkone gehören. Im Sinne einer Abwägung ist vor dem benannten Hintergrund die Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 um 3 dB bzw. 1 dB für die benannten Loggien im Vorhaben und um 2 dB für mögliche Außenwohnbereiche im Mischgebiet des westlichen Anpassungsbereiches tolerierbar.

Insgesamt wird mit den festgesetzten Lärminderungsmaßnahmen den Schutzbedürftigkeiten der geplanten Nutzungen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gegenüber Verkehrslärm in vollem Umfang entsprochen, etwaig erforderliche Lärminderungsmaßnahmen an den bestehenden Gebäuden werden über die Bewertung des baulichen Eingriffs gesondert erfasst und nach Erfordernis umgesetzt.

VERKEHRSLÄRMSITUATION IM BEREICH DER VORHANDENEN WOHNNACHBARSCHAFT

Neben der Bewertung der Auswirkungen des Verkehrslärms auf die Nutzungen im Plangebiet ist auch die zu erwartende Verkehrslärmsituation im Bereich der von vorhabenbezogenen Verkehrserzeugungen betroffenen schützenswerten Nutzungen der vorhandenen Wohnnachbarschaft zu ermitteln und zu beurteilen.

Die Bewertung der Verkehrslärmsituation erfolgt auf Basis der vorliegenden Verkehrsuntersuchung^{*6)} für 3 Prognosefälle in der Gegenüberstellung der zugehörigen Nullfälle. Hieraus ist abzuleiten, ob Verkehrslärmerhöhungen durch den vorhabenbezogenen Mehrverkehr zu erwarten sind und ob damit Größenordnungen erreicht werden, die ggf. als unverhältnismäßig bzw. unzumutbar

^{*6)} „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafen - Center“ in Münster - Entwurf“ Ingenieurgesellschaft nts mbH Münster, Stand 15.08.2013

einzustufen sind. Betrachtet wurden der

- Planfall 2: Prognose 2016 als Zeitpunkt einer möglichen Inbetriebnahme des Hafencenters ohne Entlastungswirkung durch den Neubau der B 51 (3. BA) und Neubau der B 481n sowie ohne Ausbau der Theodor-Scheiwe-Straße.
- Planfall 3: Prognose 2025 als ‚Worst-Case-Szenario‘ unter Berücksichtigung der strukturellen Entwicklungen mit Zunahmen bei den Einwohnerzahlen und Pendler-verkehren ohne Entlastungswirkung durch den Neubau der B 51 (3. BA) und Neubau der B 481n sowie ohne Ausbau der Theodor-Scheiwe-Straße.
- Planfall 4: Prognose 2025 unter Berücksichtigung der Entlastungswirkung durch den Neubau der B 51 (3. BA), Neubau der B 481n und Ausbau der Theodor-Scheiwe-Straße. Die B 51/ B 481n ist seit Ende 2012 planfestgestellt, der Realisierungshorizont für den Ausbau der Theodor-Scheiwe-Straße ist noch ungeklärt.

Als Beurteilungsgrundlage werden die südlich des Hansarings befindlichen Gebäude sowie die 1. Wohnbauzeile nördlich des Hansarings, westlich der Emdener Straße gemäß ihrer bestehenden planungsrechtlichen Festsetzung als Mischgebiete eingestuft. Für die Gebäude östlich der Emdener Straße und nördlich des Hansarings existieren keine Bebauungspläne, nach Vorgabe der Stadt Münster gilt hier für eine Bautiefe entlang des Hansarings der Schutzanspruch eines Mischgebietes, die nördlich daran angrenzenden Bereiche sind als Allgemeines Wohngebiet zu bewerten. Analog zur Bewertung der Verkehrslärmsituation für das Plangebiet wird auch hier von den vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzungen von 50 km/h sowie von den bestehenden Ausbaustandards der angrenzenden Straßen ausgegangen, für den neuen, kurzen Straßenabschnitt vom Hansaring bis zur Tiefgarage wird eine Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h angenommen. Der bauliche Eingriff in den Hansaring einschließlich der damit verbunden Signalanlage im Tagesbetrieb wurde berücksichtigt. Es gelten die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV. Weitergehende Beurteilungsgrundlagen und Ausgangsdaten sind dem Gutachten zu entnehmen.

Folgende gutachterlichen Ergebnisse sind festzuhalten:

- Planfall 2: Für den Prognosehorizont 2016 wurden im Bestand (Nullfall) ohne plangegebenen Mehrverkehr und Ausbau des Hansarings Beurteilungspegel am Hansaring von bis zu 71 dB(A) tags bzw. 62 dB(A) nachts ermittelt. Unter Berücksichtigung des zu erwartenden Mehrverkehrs sind dann im Bereich der bestehenden Wohnbebauung - im Einwirkungsbereich der geplanten Anbindung mit Lichtsignalanlage - absolut Beurteilungspegel von bis zu 74/62 dB(A) tags/nachts zu erwarten.

Aufgrund des abstandsbedingten Zuschlags von 1 bis 3 dB für die Lichtsignalanlage ergeben sich im Bereich des Hansarings und der Emdener Straße objektbezogen tags maximale Erhöhungen um aufgerundet bis zu 5 dB und nachts um aufgerundet bis zu 2 dB. An den der Schillerstraße zugewandten Fassadenseiten sind Erhöhungen um maximal 1

dB zu erwarten. Im Bereich der Dortmunder Straße sind teilweise ebenfalls Erhöhungen der Beurteilungspegel gegeben, an den Gebäuden liegen diese jedoch deutlich unter 70/60 dB(A) tags/nachts.

Im Bereich der Lichtsignalanlage an der Kreuzung Hansaring/Schillerstraße ist tags von einem Beurteilungspegel von maximal 72 dB(A) und nachts von 63 dB(A) auszugehen, der Mehrverkehr bewirkt hier nur eine Erhöhung um weniger als 1 dB (0,2 - 0,4 dB).

Für die Gebäude am Hafenweg sind trotz einer ggf. relevanten Erhöhung keine unzulässigen Verkehrslärmeinwirkungen im Sinne der 16. BImSchV zu erwarten.

- Planfall 3: Für den Prognosehorizont 2025 als ‚Worst-Case-Szenario‘ wären im Nullfall am Hansaring Beurteilungspegel von bis zu 71 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts zu erwarten. Unter Berücksichtigung des zu erwartenden Mehrverkehrs werden dann im Bereich der bestehenden Wohnbebauung - im Einwirkungsbereich der geplanten Anbindung mit Lichtsignalanlage - absolut Beurteilungspegel von bis zu 74/62 dB(A) tags/nachts ermittelt.

Im Bereich des Hansarings und der Emdener Straße ergeben sich aufgrund des abstandsbedingten Zuschlags von 1 bis 3 dB für die Ampel objektbezogen tags maximale Erhöhungen um aufgerundet bis zu 5 dB und nachts um aufgerundet bis zu 2 dB. An den der Schillerstraße zugewandten Fassadenseiten sind Erhöhungen um maximal 1 dB zu erwarten. Im Bereich der Dortmunder Straße liegen teilweise Erhöhungen vor, an den Gebäuden liegen diese jedoch deutlich unter 70/60 dB(A) tags/nachts.

Im Bereich der Lichtsignalanlage an der Kreuzung Hansaring/Schillerstraße ist auch für diese Prognose tags von einem Beurteilungspegel von maximal 72 dB(A) und nachts von 63 dB(A) auszugehen, bei einer Erhöhung durch den Mehrverkehr um maximal 0,5 dB.

Für die Gebäude am Hafenweg ist von einer Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auszugehen. Geringfügige Überschreitungen im Erdgeschoss nachts betreffen keine Wohnnutzungen und sind daher nicht relevant.

- Planfall 4: Für den Prognosehorizont 2025 unter Berücksichtigung der Entlastungswirkungen aus dem Neubau der B 51 und der B 481n sowie aus dem Ausbau der Theodor-Scheiwe-Straße werden im Nullfall am Hansaring Beurteilungspegel von bis zu 70 dB(A) tags und 61 dB(A) nachts ermittelt. Unter Berücksichtigung des zu erwartenden Mehrverkehrs sind dann im Bereich der bestehenden Wohnbebauung - im Einwirkungsbereich der geplanten Anbindung mit Lichtsignalanlage - absolut Beurteilungspegel von bis zu 73/62 dB(A) tags/nachts ermittelt.

Aufgrund des abstandsbedingten Zuschlags von 1 bis 3 dB für die Ampel ergeben sich im Bereich des Hansarings und der Emdener Straße objektbezogen tags maximale Erhöhun-

gen um aufgerundet bis zu 5 dB und nachts um aufgerundet bis zu 2 dB. An den der Schillerstraße zugewandten Fassadenseiten sind Erhöhungen um maximal 1 dB zu erwarten. Im Bereich der Dortmunder Straße werden zum Teil Erhöhungen hervorgerufen, an den Gebäuden liegt der Beurteilungspegel jedoch deutlich unter 70/60 dB(A) tags/nachts.

Im Bereich der Lichtsignalanlage an der Kreuzung Hansaring/Schillerstraße ist für diese Prognose tags von einem Beurteilungspegel von maximal 71 dB(A) und nachts von bis zu 63 dB(A) auszugehen, bei einer Erhöhung durch den Mehrverkehr um maximal 0,4 dB.

Für die Gebäude am Hafenweg sind trotz einer ggf. relevanten Erhöhung keine unzulässigen Verkehrslärmeinwirkungen im Sinne der 16. BImSchV zu erwarten.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die entlastende Wirkung konkreter Straßenbauprojekte am Hansaring zu einer Verbesserung der zu erwartenden Beurteilungspegel für den Prognosehorizont 2025 um maximal 1 dB führt. Wesentliche lärmrelevante Auswirkungen sind mit den Verkehrszuwächsen im Planfall 3 in der Prognose 2025 nicht gegeben, bereits im Prognose-Nullfall 2016, ohne die vorhabenbezogenen Lärmzuwächse, sind Beurteilungspegel von > 70/60 dB(A) tags/nachts an relevanten Immissionspunkten zu erwarten.

In allen Planfällen beträgt die objektbezogene maximale Erhöhung im Nahbereich der geplanten Ampel während der Tageszeit + 5 dB und für den Nachtzeitraum um + 2 dB. An der Schillerstraße ist im Planfall 4 eine Erhöhung der Verkehrsmengen gegenüber dem Planfall 3 prognostiziert worden, so dass hier eine weitere Erhöhung der Beurteilungspegel um aufgerundet 1 dB zu erwarten ist.

Abseits der gutachterlich ermittelten Beurteilungspegel zur Bewertung der Verkehrslärmsituation im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde die Auswirkung einer Geschwindigkeitsbegrenzung intern gutachterlich geprüft. So würde eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem Hansaring von 50 km/h auf 30 km/h eine Minderung des Beurteilungspegels an den relevanten Immissionspunkten um 2,5 dB erwirken.

BAULICHER EINGRIFF IN ÖFFENTLICHE VERKEHRSWEGE

Mit der verkehrlichen Anbindung des Vorhabens ist ein baulicher Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings mit Ausbau des Anschlussknotenpunktes zum Straßenabschnitt des Vorhabens einschließlich der Errichtung einer Ampelanlage erforderlich, der Ampelbetrieb erfolgt aus Lärmschutzgründen ausschließlich für den Tageszeitraum.

In Anwendung der Maßgaben der 16. BImSchV wurde gutachterlich geprüft, inwieweit durch den Eingriff unzulässige Erhöhungen der Verkehrslärmimmissionen an den Bestandsgebäuden hervorgerufen werden. Bei den Berechnungen wurden die Vorgaben gemäß der Verkehrslärmschutzrichtlinie VLärmSchR 97 zur Abgrenzung der relevanten Bebauung, Lärmausstrahlung sowie die Verkehrsstärke und Verkehrsbelastung auch für den sich anschließenden baulich nicht geänderten

Bereich berücksichtigt und als getrennte Untersuchung durchgeführt. Für die Wohnbebauung südlich des Hansarings sowie für die 1. Wohnbauzeile nördlich des Rings und westlich der Emdener Straße wurde dabei gemäß den bestehenden Bebauungsplänen die Schutzbedürftigkeit eines Mischgebietes zugrunde gelegt, für die Bereiche ohne Bebauungspläne östlich der Emdener Straße und nördlich des Hansarings wurde nach Vorgabe der Stadt Münster in der ersten Bauzeile der Schutzanspruch eines Mischgebietes und für die dahinterliegenden nördlichen Bereiche der Anspruch eines Allgemeinen Wohngebietes angenommen. Es gelten die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV. Als Ausgangsdaten für den Straßenverkehr wurden die Belastungszahlen der Verkehrsuntersuchung ^{*6)} für den Prognosehorizont 2016 - zum Zeitpunkt der voraussichtlichen Inbetriebnahme des Hafencenters - sowohl mit dem Knotenpunkt im Bestand als auch mit der geplanten Verkehrswegeführung bezogen auf den Hansaring ermittelt und gegenübergestellt. Unabhängig vom baulichen Eingriff in den vorhandenen Verkehrsweg ‚Hansaring‘ wurde zusätzlich der Neubau der Erschließungsstraße zum Hafencenter mit Anbindung an den Hansaring einer gutachterlichen Bewertung unterzogen. Weitergehende Details zu Ausgangsdaten und Berechnungsverfahren sind dem Gutachten zu entnehmen.

Unter Zugrundelegung der vorgenannten Plandaten ist zur Verkehrslärmsituation für den Neubauabschnitt - inkl. Zuschläge für die Lichtsignalanlage am Hansaring - folgendes Ergebnis festzuhalten:

- Im Bereich der vorhandenen Bebauung werden durch den Neubauabschnitt (öffentliche Stichstraßen Richtung Hafencenter) Beurteilungspegel tags/nachts von maximal 54/43 dB(A) hervorgerufen, im Bereich des Vorhabens - für die Bewertung des Neubauabschnittes im Sinne der 16. BImSchV nicht maßgebend - liegen die Beurteilungspegel tagsüber bei maximal 58 dB(A) und für den Nachtzeitraum bei maximal 49 dB(A). Die gültigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 64/54 dB(A) tags/nachts werden anteilig somit deutlich unterschritten, unzulässige Verkehrslärmeinwirkungen durch den Neubauabschnitt sind somit nicht zu erwarten.

Die Bewertung des baulichen Eingriffs in den Hansaring ergibt für die Verkehrslärmsituation tags/nachts folgende Ergebnisse:

- Entlang des Hansarings (Hausnummern 43, 45, 46, 48, 51, 53, 53a, 55, 57, 58, und 60) sowie in Teilen der Emdener Straße (Hausnummern 29, 31, 34 und 36) werden - zum Teil begrenzt auf einzelne Geschosse - an den lärmzugewandten Fassadenseiten die Beurteilungspegel durch den baulichen Eingriff und insbesondere durch die Installation der Ampelanlage tags um mindestens 3 dB über die Grenzwerte erhöht. Zum Teil werden Beurteilungspegel von 70/60 tags/nachts erreicht oder weiter erhöht auf maximal 74 dB(A) tags bzw. 62 dB(A) nachts. Nachts liegt die Erhöhung aufgrund des nicht anzusetzenden

^{*6)} „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafen - Center“ in Münster - Entwurf“ Ingenieurgesellschaft nts mbH Münster, Stand 15.08.2013

Zuschlags für die Lichtsignalanlage an den betroffenen Fassaden zwischen 0,1 und 1,2 dB, tagsüber sind aufgrund des abstandsabhängigen Zuschlags für die LSA Pegelerhöhungen um bis zu 4,3 dB zu erwarten.

An den betroffenen Fassaden werden die entsprechenden Grundlagen für eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV erfüllt.

Für die benannten Fassaden sind im weiteren Verfahren die Anspruchsvoraussetzungen für passive Ausgleichsmaßnahmen unter konkreter Aufnahme der Räumlichkeiten und Nutzungen und unter Bestimmung der vorhandenen Schalldämmungen zu prüfen und bei Erfordernis durchzuführen. Die Sicherung der Umsetzung etwaig erforderlicher Maßnahmen wird auf der Ebene des Durchführungsvertrages zwischen der Stadt Münster und dem Vorhabenträger verbindlich vereinbart.

VERKEHRSLÄRMSITUATION IM WEITEREN VERLAUF DES HANSARINGS

Bei der Bewertung der zu erwartenden Verkehrslärmsituation im Bereich der von vorhabenbezogenen Verkehrserzeugungen betroffenen schützenswerten vorhandenen Wohnnachbarschaft wurden u.a. die verkehrlichen und schalltechnischen Auswirkungen im Zuge des baulichen Eingriffs im Anbindungsbereich des Hafencenters an den Hansaring untersucht. Hierbei wurde die worst-case-Betrachtung der Verkehrsuntersuchung ^{*6)} zugrunde gelegt. Danach werden je nach Planfall in Höhe der Kreuzung Schillerstraße Beurteilungspegel von bis zu 72 / 63 dB(A) (Schillerstraße 94 und Hansaring 69) und im Einmündungsbereich Dortmunder Straße bis zu 71 / 62 dB (A) (Hansaring 39 und Hansaring 40a) tags/nachts erreicht.

Im Vergleich der jeweiligen Nullfälle und Planfälle ergibt sich an den jeweils lärmrelevanten Fassaden für den Hansaring 69 und die Schillerstraße 94 eine rechnerische Pegelerhöhung von max. 0,2 bis 0,4 dB - bei zum Teil gleichbleibenden Beurteilungspegeln. An der Kreuzung Hansaring / Schillerstraße findet bereits eine deutliche Durchmischung der Verkehre statt. Im weiteren Verlauf des Hansarings bis zur Wolbecker Straße befinden sich mit dem Hansaplatz (westlich) und dem Berufskolleg (östlich) keine schützenswerten Wohnnutzungen, spätestens ab der Wolbecker Straße ist eine vollständige Vermischung der Verkehre und somit keine dem Hafencenter zuzuordnende Lärmerhöhung zu erwarten.

Im Verlauf des Hansarings westlich der Dortmunder Straße ist ebenfalls von keiner weiteren, durch das Hafencenter verursachten subjektiv wahrnehmbaren Erhöhung der Lärmwerte durch den Straßenverkehr auszugehen. Im Vergleich der dargestellten Nullfälle zu den jeweiligen Planfällen ist an den kreuzungsnahen Wohnhäusern Hansaring 39 und 40a jeweils von einer maximalen Erhöhung um 0,3 bis 0,6 dB - je nach Planfall - auszugehen. Hierdurch errechnen sich zum Teil unveränderte bzw. um maximal 1 dB erhöhte Beurteilungspegel.

^{*6)} „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafen - Center“ in Münster - Entwurf“ Ingenieurgesellschaft nts mbH Münster, Stand 15.08.2013

Ab dem Kreuzungsbereich Hansaring / Dortmunder Straße ist von einer Durchmischung der Verkehre auszugehen. Die Verkehrsmenge (DTV) liegt im ungünstigsten Prognosefall (Planfall 3 - Prognose 2025) im Abschnitt zwischen Dortmunder Straße und Albersloher Weg schon erkennbar niedriger als im Abschnitt zwischen Dortmunder Straße und Schillerstraße (15.600 statt 17.700 Kfz / 24 h DTV). Dem Vorhaben zuzurechnende planbedingte Erhöhungen im Bereich von über 70 dB am Tage oder über 60 dB nachts sind dort nicht zu erwarten.

Aufgrund der ab Dortmunder Straße bzw. Schillerstraße stattfindenden Verkehrsdurchmischung, der Abnahme der vorhabenbezogenen Verkehrsmengen in den weiteren Abschnitten und der bereits in diesen Kreuzungsbereichen errechneten minimalen Pegelerhöhungen um weniger als 1 dB bei zum Teil sogar gleichbleibenden Beurteilungspegeln wurde auf eine weitere gutachterliche Ermittlung der Lärmwerte westlich der Einmündung Dortmunder Straße / Hansaring und nördlich Schillerstraße / Hansaring verzichtet. Darüber hinaus sind Veränderungen der Lärmwerte um 1 dB bei gleicher Geräuschquellenart und Frequenzzusammensetzung wie im vorliegenden Fall subjektiv nicht wahrnehmbar.

GEWERBELÄRM

Zur Beurteilung der Gewerbelärsituation wurden die Auswirkungen aus Gewerbelärm auf die schützenswerten bestehenden Nutzungen sowie auf die geplanten Nutzungen im Vorhabenbereich und in den angrenzenden Planbereichen gutachterlich ermittelt und bewertet, zusätzlich wurde der Einfluss des anlagenbezogenen Mehrverkehrs im Sinne der Nr. 7.4 der TA-Lärm in die Beurteilung mit einbezogen.

An festgelegten Immissionspunkten IP 01 - IP 27 zum nächstgelegenen Gebäudebestand (Gebäude Hansaring, Emdener Straße, Hafenweg und Schillerstraße) sowie an den schützenswerten Nutzungen im Vorhabenbereich sowie der geplanten Nutzungen im westlichen Anpassungsbereichs zum Hafenweg und nach Osten an den Gebäuden des zukünftigen ‚Neuhafens-Münster‘ sind die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm in Abhängigkeit von den jeweiligen Schutzansprüchen nach Gebietsausweisung einzuhalten. Entsprechend der geplanten Nutzung wird für den Vorhabenbereich der Schutzanspruch eines Mischgebietes MI angenommen. Zum östlich angrenzenden ‚Neuhafen-Münster‘ findet grundsätzlich der Schutzanspruch eines WA Beachtung, im direkten Übergangsbereich zum Vorhabengrundstück sind jedoch nach Abstimmung mit der Stadt Münster - vor dem Hintergrund einer in diesem Bereich geplanten Durchmischung der Wohnnutzungen mit Büros - die erhöhten Richtwerte eines Mischgebietes im Sinne einer Gemengelage zulässig und somit anzusetzen. Die Immissionspunkte an den bestehenden Wohnhäusern bzw. Büros wurden durch Inaugenscheinnahme im Rahmen eines Ortstermins bestimmt, die Immissionspunkte im Vorhabenbereich entsprechend den Nutzungsverteilungen gemäß V+E-Plan, im Bereich des ‚Neuhafens-Münster‘ dokumentieren die Punkte den aktuellen Planungsstand. Die bestehende Grenzwand im Zusammenhang mit dem ehemaligen Spänebunker soll mit dem Bunker als Ausdruck der früheren Gewerbenutzung am Standort erhalten bleiben (s. Kapitel 1.1) und wird in der vorhandenen Höhe von

10,90 m in ihrer Lärmschutzfunktion gegenüber dem angrenzenden Kundenparkplatz im Vorhabensbereich gutachterlich berücksichtigt. Die Bewertung des Gewerbelärms erfolgt differenziert nach den Beurteilungszeiträumen tags/nachts (nachts unter Berücksichtigung der lautesten Stunde) und Immissionsrichtwerten für Einzelereignisse. Für die WA-Gebiete wurde zusätzlich eine erhöhte Störwirkung in Zeiten mit erhöhter Empfindlichkeit im Sinne der TA Lärm durch einen Zuschlag von 6 dB berücksichtigt.

Die Berechnung des anlagenbezogenen Mehrverkehrs auf öffentlichen Straßen erfolgt separat von den Anlagengeräuschen auf den Betriebsgrundstücken entsprechend Nr. 7.4 TA-Lärm nach den Richtlinien der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Als Gewerbelärmvorbelastung wurden die südlich angrenzenden Gewerbegebiete des Stadthafens sowie der bestehende Penny-Markt (Hansaring 44-48) einer Bewertung unterzogen. Demnach ist aus den südlich angrenzenden Gewerbegebieten vor dem Hintergrund der im Rahmen der städtebaulichen Planung der Stadt Münster vorgesehenen Ausweisung des südlichen Hafenwegareals in ein Mischgebiet sowie der ehemaligen Gewerbeflächen der Fa. OSMO zum Wohnquartier ‚Neuhafen-Münster‘ eine relevante Gewerbelärmvorbelastung auf den Planbereich des VBP Nr. 535 mit vergleichbaren Entfernungen zum Gewerbebereich südlich des Hafenbeckens und südöstlich des Dortmund-Ems-Kanals nicht anzunehmen. Für den Penny-Markt ist die Einschätzung der vorhandenen Vorbelastung anzunehmen. Demnach ist bei fehlender Nutzungsgenehmigung nach 22:00 Uhr lediglich für den Tageszeitraum von einer relevanten Vorbelastung mit Richtwertausschöpfung am eigenen Bauvorhaben auszugehen. Für die im direkten baulichen Anschluss angrenzende Vorhabennutzung kann angesichts der Anordnung der Gebäude im Vorhaben angenommen werden, dass vom Penny-Markt keine Beeinträchtigungen ausgehen.

Für die Beurteilung der Geräuschemissionen aus gewerblichen Nutzungen sind die Emissionen aus Parkplätzen (Kundenparkplätze inkl. Einkaufswagensammelstationen, Mitarbeiterparkplätze, Büro-, Praxen- und Bewohnerparkplätze), aus An- und Abfahrtswegen auf dem Betriebsgelände inkl. der Tiefgaragenein- und -ausfahrt, aus Anlieferverkehren und Ladevorgängen sowie von technischen Außenaggregaten relevant.

Grundlage und Ausgangsdaten der Berechnung sind die Vorgaben aus dem V+E-Plan mit der Verteilung und Anordnung der geplanten Nutzungen, der Anbindung des Grundstücks und Führung der Verkehre auf dem Grundstück, der Ausgestaltung der Fahrgassen und Tiefgaragenrampen, der Lage und Ausgestaltung der Anlieferzonen und der Anordnung und Anzahl der Stellplätze als Tiefgaragen- oder ebenerdige Stellplätze. Als Anforderung zur östlich angrenzenden Planbebauung des ‚Neuhafens-Münster‘ wird neben dem anzusetzenden Schutzanspruch eines Mischgebietes für die 1. angrenzende Zeile im Sinne einer Gemengelage von einem Erhalt der vorhandenen massiven Wand mit einer Höhe von 10,90 m bis an den Fuß- und Radweg des Vorhabengrundstücks ausgegangen, nördlich des Fußweges ist die Wand entlang der östlichen Grenze des Vorhabengrundstücks in einer Höhe von 5,00 m bis zur Schillerstraße zu führen. Als betriebsbezogene Vorgaben werden der Ausschluss von Anlieferungen für den Nachtzeitraum, der Einsatz lärmarmer Einkaufs-

wagen sowie eine Einschränkung der Nutzung des Kundenparkplatzes auf den Tageszeitraum angenommen. Für die technischen Anlagen werden Annahmen hinsichtlich der Kühltechnik der geplanten Einzelhandels- und gastronomischen Einrichtungen getroffen, die schalltechnischen Anforderungen an die Nutzung und Bauausführung der Gaststätten sind im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens zur Errichtung der Einrichtungen abzustimmen. Die Daten zum Verkehrsaufkommen, Bewegungshäufigkeiten und zur Verteilung des Verkehrs werden als Vorgaben aus der Verkehrsuntersuchung ^{*6)} in die Berechnung eingestellt. In Bezug auf die gewerbliche Nutzung der Tiefgarage wurden zwei Varianten untersucht, eine ohne Berücksichtigung der Fahrwege tags über den oberen Kundenparkplatz zum Überlauf der Tiefgarage (Bypass) sowie eine mit Nutzung des Bypasses. Weitergehende Details zu den schalltechnischen Beurteilungs- und Berechnungsgrundlagen sind dem Gutachten zu entnehmen.

Unter Berücksichtigung der benannten Berechnungsgrundlagen und Ausgangsdaten sind folgende gutachterlichen Ergebnisse zum Gewerbelärm festzuhalten:

- Im Bereich der bestehenden umliegenden Büro- und Wohnbebauungen werden die relevanten Immissionsrichtwerte der TA-Lärm eingehalten bzw. zum Teil unterschritten.
- Auch unter Berücksichtigung einer maximal zulässigen Gewerbelärmvorbelastung durch den Penny-Markt ist sowohl am bestehenden Gebäude Hansaring 44 - 48 (IP 01) als auch an den östlich angrenzenden geplanten Vorhabennutzungen (IP 23) von keinen unzulässigen Gewerbelärmimmissionen auszugehen.
- An den nördlich des Hafenweges gelegenen Fassadenseiten der Vorhabennutzungen (IP 14 und 15) als auch des Gebäudes im westlich angrenzenden Anpassungsbereich (IP 22) wird der für Büronutzungen relevante Immissionswert tags um jeweils mindestens 6 dB (am IP 15c tags und nachts) unterschritten. Somit wäre selbst bei einer relevanten Gewerbelärmvorbelastung durch die südlich angrenzenden Gewerbegebietsflächen in diesen Beurteilungszeiträumen von keinen unzulässigen Geräuschemissionen der Zusatzbelastung auszugehen.

Bei Annahme schützenswerter Wohnnutzungen des als Mischgebiet festgesetzten Gebäudes im westlichen Anpassungsbereich (IP 22) ist für die Nachtzeit eine Sonderfallbetrachtung durchzuführen, die die derzeitigen kleinräumigen Gewerbelärmvorbelastungen durch Ausschluss von zu öffnenden Fenstern in den relevanten Fassadenabschnitten zum östlich angrenzenden Tiefgaragenein- und -ausfahrtsbereich des Hafencenters berücksichtigt, solange keine Richtwertunterschreitung von mind. 6 dB erwirkt werden kann. Derzeit ist in der lautesten Nachtstunde am relevanten Immissionspunkt zu erwarten.

^{*6)} „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafen - Center“ in Münster - Entwurf“ Ingenieurgesellschaft nts mbH Münster, Stand 15.08.2013

ten, dass der Richtwert um lediglich 2 dB unterschritten wird. Bei Anordnung in Flucht der Fassade sind zu öffnende Fenster von schutzwürdigen Wohn- und Aufenthaltsräumen im Sinne der DIN 4109 somit erst in einem Mindestabstand von 11,0 m ab Gebäudeanschluss zum Hafencenter möglich. Durch schallabschirmende Fassadenelemente wie z.B. vorspringende Brüstungen in Kombination mit Balkonen /Loggien können weitergehende Richtwertunterschreitungen erwirkt werden, so dass bei Einzelnachweis über die Einhaltung eines Immissionszielwertes der Zusatzbelastung von 39 dB(A) im bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren von der Vorgabe abgewichen werden kann.

- Zum östlich angrenzenden Planbereich ‚Neuhafen-Münster‘ werden jeweils die Immissionsrichtwerte anteilig eingehalten. Der einzuhaltende Richtwert eines Mischgebietes von 60/45 dB(A) entsprechend der Gemengelage in der 1. angrenzenden Zeile zum Hafencenter wird im relevanten Bereich (IP 17) um mind. 6 dB unterschritten. Ab der 2. Zeile (IP 24 - 26) ist durch das Hafencenter von keinem relevanten Zusatzbeitrag auch bei der Bewertung als Allgemeines Wohngebiet auszugehen.

Die Einhaltung der Immissionsrichtwerte wird gleichermaßen für die Variante mit und ohne Bypass erfüllt, auch bei Betrachtung von Spitzenpegeln sind unter den benannten Annahmen und Ausgangsdaten im Bereich der geplanten Nutzungen keine unzulässigen Geräuschimmissionen zu erwarten.

Die Berechnung des plangegebenen Mehrverkehrs auf öffentlichen Straßen in der Gegenüberstellung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Hafencenters mit dem zugehörigen Nullfall zum gleichen Prognosehorizont ergibt, dass

- durch den planbezogenen Mehrverkehr am Hansaring keine unzulässigen Erhöhungen im Sinne der Nr. 7.4 der TA-Lärm hervorgerufen werden (Erhöhung um weniger als 3 dB),
- am Hafenweg eine Erhöhung um mehr als 3 dB an den bestehenden Gebäuden zu erwarten ist, die Grenzwerte der 16. BImSchV werden jedoch unterschritten.

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse ist das Erfordernis weiterer organisatorischer Maßnahmen nach Nr. 7.4 TA-Lärm nicht gegeben.

Zur planungsrechtlichen Sicherung der gutachterlichen Ergebnisse zum Gewerbelärm werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB textlich festgesetzt bzw. als verhaltensbezogene Anforderungen in Form von Hinweisen aufgeführt. Sie umfassen:

- Die Festsetzung der Lage der Anlieferzonen sowie eine vollständig geschlossene Anlieferzone A₁ im Bereich des E-Centers und der Anlieferzone C des Discounters unter Einhaltung

baulicher Schalldämmmaß für die Außenbauteile und die Tore sowie einer Mindestlänge von 21,0 m.

- Die Festsetzung zur Errichtung einer Lärmschutzwand auf dem Vorhabengrundstück entlang der östlichen Vorhabenbereichsgrenze zum Planbereich ‚Neuhafen-Münster‘ mit einem bewerteten Bauschalldämm-Maß von $R'w > 25$ dB und einer Höhe von 5,00 m von der Schillerstraße im Norden bis zur nördlichen Grenze der festgesetzten Gehrechtsfläche, sofern die dort bereits auf der Grenze stehende Wand gleicher Höhe nicht erhalten bleibt. Im Bereich der überbaubaren Grundstücksflächen darf die Lärmschutzwand Außenwand einer geschlossenen oder teilgeschlossenen Anlieferung werden.

Die Festsetzung zur Errichtung einer Lärmschutzwand auf dem Vorhabengrundstück entlang der östlichen Vorhabenbereichsgrenze zwischen dem Kundenparkplatz und dem östlich angrenzenden Planbereich ‚Neuhafen-Münster‘ mit einem bewerteten Bauschalldämm-Maß von $R'w > 25$ dB und einer Höhe von 5,00 m, sofern die dort bereits auf der Grenze stehende Wand mit einer Höhe von 10,90 m nicht erhalten bleibt.

Die Maßnahmen werden mit den Eigentümern der östlich angrenzenden Flächen abgestimmt.

- Die Festsetzungen zur baulichen Ausgestaltung der Tiefgaragenein- und -ausfahrt zum Hafenweg und zum Hansaring einschließlich eines einzuhaltenden baulichen Schalldämmmaßes.
- Die Festsetzungen zur Oberflächenbeschaffenheit von Fahrgassen und Tiefgaragenrampen.
- Die Festsetzung zum Ausschluss von zu öffnenden Fenstern von Aufenthaltsräumen von Wohnungen in einem Mindestabstand von 11,0 m ab der Vorhabengrenze für das Gebäude im westlichen Anpassungsbereich zum Hafenweg. Ausnahmen sind durch gutachterlichen Nachweis möglich, wenn über bauliche Abschirmungen der Fenster auch bei Nutzung der Tiefgarage im Vorhabenbereich mit 25 PKW-Bewegungen in der lautesten Nachtstunde die Gewerbelärm-Zusatzbelastung des Vorhabens 0,5 m vor den geöffneten Fenstern nicht mehr als 39,0 dB(A) beträgt.
- Hinweise zum Ausschluss von Anlieferungen im Nachtzeitraum (22.00 - 6.00 Uhr), zu Be- und Entladevorgängen, zur Einschränkung der Nutzung des Kundenparkplatzes ausschließlich für den Tageszeitraum (6:00 - 22:00 Uhr) sowie zur alleinigen Verwendung lärmarmen Einkaufswagen.

Über die benannten planungsrechtlichen Festsetzungen und angeführten Maßnahmen zur Lärmvorsorge ist die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA-Lärm an den relevanten Immissionspunkten bei gleichzeitigen sicheren und leistungsfähigen Funktionsabläufen der betrieblichen Einrichtungen im Vorhabenbereich gewährleistet. Über die Festsetzungen zur Errichtung von Lärm-

schutzwänden zum östlich angrenzenden Planbereich ‚Neuhafen-Münster‘ ist unter Beachtung der städtebaulichen Entwicklungsziele mit Erhalt des Spänebunkers und der 10,90 m hohen Grenzwand die Einhaltung der Richtwerte an den relevanten Immissionspunkten zukünftiger Gebäude im Grundstücksanschluss des ‚Neuhafens‘ zum Vorhabenbereich entsprechend den derzeitigen Planungsabsichten uneingeschränkt gewährleistet. Damit entspricht der vorhabenbezogene Bebauungsplan einer wesentlichen Vorgabe des Masterplans ‚Stadthäfen-Münster‘ sowie des ‚Hafenforums‘ zur Berücksichtigung der Entwicklung eines derzeitigen Gewerbegrundstückes zu einem zukünftigen Wohnquartier ‚Neuhafen-Münster‘. Etwaigen Veränderungen im Planungsprofil des ‚Neuhafens‘ wird mit der Festsetzung einer ersatzweise zu errichtenden 5,00 m hohen Grenzwand auf dem Grundstück des Vorhabenträgers begegnet. Eine isoliert stehende höhere Grenzwand wäre städtebaulich nicht vertretbar. Mit einer 5 m hohen Lärmschutzwand an der Ostseite des Parkplatzes des Vorhabens bleiben angemessene Entwicklungsmöglichkeiten für das Quartier ‚Neuhafen‘ bestehen. Eine an den Erhalt oder den Abriss der vorhandenen Wand angepasste Bebauung kann im zukünftigen Bebauungsplan für den Neuhafen festgesetzt werden.

FAZIT

Zur Bewertung der Auswirkungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 535 auf die Belange des Lärmschutzes wurden umfangreiche Untersuchungen zum Verkehrslärm, zur Gewerbelärmsituation und zum baulichen Eingriff in die öffentlichen Verkehrswege durchgeführt. Zum einen wurden die Auswirkungen von Lärmemissionen auf die geplanten Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gutachterlich erfasst, zum anderen wurden die vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Verkehrs- und Gewerbelärmsituation im angrenzenden Planbereich untersucht.

Für die geplanten schützenswerten Nutzungen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans (Vorhabenbereich und westlicher Anpassungsbereich zum Hafenweg) kann 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 werden. Dies gilt auch für die vorhabenbezogenen Auswirkungen auf die östlich angrenzenden geplanten Nutzungen im Bereich des ‚Neuhafens-Münster‘ als zukünftiges neues Wohnquartier.

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. Die Notwendigkeit zur Errichtung der Ampel ist Ergebnis eines Abwägungsprozesses der Belange zum Lärmschutz und den verkehrs- und sicherheitstechnischen Erfordernissen für eine reibungslose und

insbesondere auch sichere Führung der Verkehre, die Nachtabstaltung der Lichtsignalanlage führt dabei weder zu verkehrlichen Leistungsfähigkeitsengpässen noch zu einer Einschränkung der Verkehrssicherheit (s. Kapitel 6.3.1). 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.

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

nannten Hintergrund ist der Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 auch unter Berücksichtigung der Belange zum Lärmschutz zuzustimmen.

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.

6.7.2 Luftschadstoffimmissionen

Zur Beurteilung der Auswirkungen der Vorhabenplanung auf die Luftqualität im angrenzenden Planbereich wurden Untersuchungen zu den Luftschadstoffimmissionen durchgeführt ^{*11)}. In den Untersuchungen wurden die Stickstoffdioxid- (NO_2) und Feinstaubimmissionen (PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$) 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 Verkehrsbereich 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 Untersuchung mit einbezogen.

Als Eingangsdaten für die Emissionsberechnung wurden die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV-Werte) mit der höchsten Verkehrsbelastung des ungünstigsten Planfalls gemäß der vorliegenden Verkehrsuntersuchung ^{*6)} zugrunde gelegt, entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung wurde als räumliche Einordnung für den Hansaring die Verkehrssituation einer ‚Hauptverkehrsstraße‘ 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 Windgeschwindigkeit von 2,2 m/s in einer Höhe von 5 Metern über der mittleren Gebäudehöhe als Grundlage für die Immissionsprognose ermittelt, der Einfluss der Bebauungsstruktur auf das Windfeld wurde im Sinne einer Worst-Case Betrachtung als geschlossene Randbebauung mit dem jeweils geringsten Bebauungsabstand angesetzt. 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

^{*11)} „Projekt Hafencenter Münster, Untersuchungen zu den Luftschadstoffimmissionen“, simuPlan, Dipl. Met. Georg Ludes, Dorsten, den 11.07.2013

^{*6)} „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafen - Center“ in Münster - Entwurf“ Ingenieurgesellschaft nts mbH Münster, Stand 15.08.2013

nächsten Jahren aufgrund der bestehenden verschärften Vorgaben zur Emissionsminderung.

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

- **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 Vorbe-

lastungswerte 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.

6.7.3 Störfall-Betrieb

Südlich des Plangebiets des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 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. Zur Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit der Vorhabennutzung in Bezug auf die Gefahrstofflager wurde daher 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 ^{*12)}. 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 Vorhabengrundstück 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. Die Lagerhallen der Betriebsbereiche entsprechen den Vorgaben zum Brandschutz und sind in Brandabschnitte gegliedert. Die Lagerguthöhe beträgt maximal 11,80 bzw. 9,00 m, alle gelagerten Güter werden weder um- noch abgefüllt, die Ein- und Auslagerung der Produkte erfolgt auf Paletten.

Unter Berücksichtigung der benannten Parameter sind unter den Szenarien ‚Brandereignis und Ausbreitung giftiger Brandgase‘ folgende gutachterlichen Ergebnisse festzuhalten.

- Beim Brand eines flüssigen Pflanzenschutzmittels ergibt sich an der Vorhabennutzung eine Schwefeldioxidkonzentration (SO₂) von 3,2 ppm bzw. 3,1 ppm, womit eine geringfügige Überschreitung des Beurteilungswertes ERPG-2 von 3,0 ppm gegeben ist, die Expositionszeit beträgt ca. 10 Minuten.

^{*12)} „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

- Im Brandfall der schwefelhaltigen Stoffe Lutensit A-LBS und Disponil SUS IC 875 wird am Aufpunkt der Vorhabennutzung eine unterhalb des Grenzwertes liegende SO_2 - Konzentration von 2,7 ppm für Lutensit und bei pessimaler Annahme eine SO_2 - Konzentration für Disponil von 4,0 ppm ermittelt. Im Brandfall von Disponil SUS IC 875 wird der ERPG-2-Wert somit geringfügig überschritten, die zeitliche Überschreitung des Beurteilungswertes beträgt jedoch lediglich ca. 282 s, entgegen einer dem Grenzwert zugrunde gelegten Expositionszeit von 1 Stunde.

Aufgrund der geringen Expositionszeiten bei den betrachteten Brandszenarien von nur wenigen Minuten wird vom Gutachter eine Gefährdung von Menschen im Bereich der Vorhabennutzung weitgehend ausgeschlossen. Darüber hinaus befindet sich die zur Vorhabennutzung nächstgelegene Freisetzungsöffnung (Rauch- und Wärmeabzugseinrichtungen, RWA) in einer größeren als der den Berechnungen zugrunde gelegten kürzesten Entfernung zwischen den Lagergebäuden und dem Vorhabengrundstück. Auswirkungen eines Brandes hinsichtlich Wärmestrahlung sowie der Druckwelle einer Explosion waren vor dem Hintergrund des Abstandes von 136 m bzw. 140 m zwischen dem Betriebsbereich der Lehnkering GmbH und dem Vorhabengrundstück und dem nach Leitfaden KAS-18 für diesbezüglich kritischere Stoffe als den der Fa. Lehnkering mit Abstandsempfehlungen von 129 m nicht zu betrachten.

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse stehen lt. Gutachter sicherheitstechnische Bedenken einer Realisierung der Nutzungen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 nicht entgegen.

6.8 Altlasten / Altstandorte

Im Altlastenkataster der Stadt Münster ist der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und der angrenzende Planbereich aufgrund seiner früheren und zum Teil noch heute bestehenden gewerblichen Nutzung mit unterschiedlichen Verdachtsflächen belegt.

Im Vorhabenbereich ist die Tankstelle zum Hansaring als Standort schädlicher Bodenveränderungen (Nr.10048) gekennzeichnet, zusätzlich ist im südlichen Bereich auf dem Hafenweg eine Altlast- / Verdachtsfläche (Nr. 232) vermerkt. Im weiteren Umfeld des Vorhabens (außerhalb des Geltungsbereichs) 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 Bereich der nördlichen Bebauung zum Hansaring (Grundstücke Hansaring 66, 66a und 68) ist mit der Nr. 222 eine Altlast-/Verdachtsfläche eingetragen, weitergehend liegt mit der Nr. 3592 auf dem Grundstück Hansaring 58 ein historischer Alt-

standort. Nordwestlich des Hansarings ist der Parkplatzvorbereich der bestehenden Einzelhandels-einrichtung Hansaring 59 als Altlast-/Verdachtsfläche Nr. 166 und die Gebäudebereiche als historische Altstandorte (Nr. 2253 und 3080) eingetragen, das Grundstück des Berufskollegs zum Hansa-aring/Schillerstraße ist mit der Nr. 4507 ebenfalls als historischer Altstandort gekennzeichnet.

Die Darstellungen im Altlastenkataster gehen teilweise zurück auf konkrete Begutachtungen der Altlastensituation, die zur Wertermittlung der Grundstücke im Zuge der geplanten Flächenentwick-lung für den Vorhabenbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 vorgenommen wurden. Eine erste Erkundung in Bezug auf mögliche Altlasten im Boden und Belastungen der auf-stehenden Gebäude erfolgte im Jahr 2001 für das Grundstück der Postimmobilie Hansaring 64 ^{*13)}, das Grundstück des ehemaligen Holzkontors Heinrich Wehmeyer im südlichen Anschluss zum Ha-fenweg wurde im September 2010 einer Begutachtung ^{*14)} unterzogen und als verbleibendes Rest-grundstück im Anschluss des Vorhabenbereichs an den Hansaring wurde für das städtische Grund-stück der bestehenden Star-Tankstelle am Hansaring 54 eine Untersuchung zur Gefährdungsab-schätzung ^{*15)} mit Stand November 2012 durchgeführt.

Für das westlich an das Vorhabengrundstück angrenzende Mischgebiet als Anpassungsbereich liegen keine gutachterlichen Bewertungen zu möglichen Bodenbelastungen vor. Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 ist lediglich das Grundstück der Postimmobilie Hansaring 64 sowie die Flur-stücke 812 und 813 (Hansaring 66 und 66a) als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefähr-denden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet, Kennzeichnungen für das ehemalige Wehmeyer-Grundstück sowie für das Mischgebiet bestehen nicht.

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 Post-kunden genutzt und sind weitestgehend versiegelt. In der Begutachtung aus dem Jahr 2001 beauf-tragte die Deutsche Post Bauen GmbH die Umweltlabor ACB, die für den Rückbau vorgesehenen Gebäude und das Gelände der Postimmobilie auf mögliche Bauschadstoffe und Bodenverunreini-gungen zu überprüfen und ein Konzept für den Gebäuderückbau zu erarbeiten. Erfasst wurde ein Teilbereich der Gebäude sowie die gesamten Freiflächen der Postimmobilie, gewerblich/industrielle

^{*13)} „Bericht zu den Ergebnissen der Bauschadstoff- und Bodenuntersuchungen – Postimmobilie Hansaring 64, 48155 Münster“, Umweltlabor ACB GmbH, Münster, 26.03.2001

^{*14)} „Gutachten zu den Ergebnissen der Bodenuntersuchung – Ehem. Holzkontor Heinrich Wehmeyer GmbH & Co. KG, Hansaring 50-52, Münster“, Umweltlabor ACB GmbH, Münster, 10.09.2010

^{*15)} „Gutachten - Untersuchungen zur Durchführung einer Gefährdungsabschätzung auf dem Grundstück der Star-Tankstelle am Hansaring 54, 48155 Münster“, GEOscan Technik GmbH, Ladbergen, 02.11.2012

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-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 stadteigenen 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.

FAZIT

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 Wesentlichen 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 auf der Ebene des Durchführungsvertrags verbindlich vereinbart und zur Grundlage des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens zur Errichtung der Gebäude gemacht. Weitergehende planungsrechtliche Regelungen oder Kennzeichnungen gem. § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB werden daher nicht getroffen. Es wird jedoch ein Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen, wonach grundsätzlich alle Erd- und Abbrucharbeiten im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans in Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt Münster fachgutachterlich zu begleiten sind.

Die Luftbildauswertungen des Kampfmittelbeseitigungsdienstes Westfalen-Lippe KBD ergeben eindeutige Hinweise auf eine Kampfmittelbelastung des Vorhabenbereichs, ein Blindgängerverdachtspunkt ist dokumentiert. Bei Eingriffen ins Erdreich im Zuge der Errichtung der Gebäude und baulichen Anlagen sind daher besondere Maßnahmen zur Kampfmittelbeseitigung erforderlich. Zur Sicherung der Maßnahmen und der durchzuführenden Überprüfungsarbeiten sind alle Baumaßnahmen im Plangebiet im Vorfeld mit der Feuerwehr der Stadt Münster abzustimmen. Ein entsprechender Hinweis ist in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen worden.

6.9 Denkmalschutz / Archäologie

Innerhalb des Plangebietes 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 mit der Planung entlang dem Hafenweg durch die festgesetzte Hö-

henstaffelung des Baukörpers gegenüber Nr. 28 sowie durch Baumanpflanzungen zum Hafenweg Rechnung getragen.

Innerhalb des Plangebietes befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand auch keine Bodendenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes NRW. Bei Bodeneingriffen in einer über Jahrhunderte hinweg besiedelten Kulturlandschaft können jedoch jederzeit archäologische Funde und Befunde auftreten sowie neue Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, Mauern, Einzelfunde, aber auch Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit) entdeckt werden.

Den Umgang mit Bodendenkmälern und das Verhalten bei der Entdeckung von Bodendenkmälern regelt das Denkmalschutzgesetz. Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

6.10 Artenschutz

Mit der Kleinen Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom Dezember 2007 wurde eine Anpassung des deutschen Artenschutzes an europäische Vorgaben vorgenommen. U. a. durch die Bestimmungen der §§ 44 f BNatSchG wird europäisches Recht in nationales umgesetzt, um einen Beitrag zur Sicherung der zunehmend gefährdeten biologischen Vielfalt zu leisten. In der Folge sind bei allen genehmigungspflichtigen Planungs- und Zulassungsverfahren die Artenschutzbelange entsprechend den europäischen Bestimmungen im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Prüfung zu betrachten (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).

Das zu untersuchende ehemalige Betriebsgelände der Holzhandlung Wehmeyer umfasst ca. 5.500 m² und besteht aus zwei Teilflächen von je etwa 3.700 m² und 1.800 m². Die südliche Fläche grenzt längsseits an den Hafenweg und ist mit wiederverwendetem Baumaterial (geschredderter Bauschutt) bis auf das Straßenniveau aufgefüllt bzw. abgedeckt. Westlich der Gebäude befindet sich eine an die große kahle Fläche anschließende, deutlich kleinere Brachfläche, die ebenfalls mit Schotter abgedeckt ist und deutlich stärker von der in den Jahren der Brache aufgekommenen Vegetation eingenommen wird. Die Vegetation erreicht im Bereich der Grenze zum Hansaring bei einzelnen Gehölzen bereits 4 -6 m Höhe.

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.

Eine gutachterliche Begehung des Geländes im Dezember 2012 bestätigte die Annahme, dem besonderen Artenschutz unterliegende Tier- und Pflanzenarten kommen laut Gutachter auf dem Ge-

lande nicht vor^{*16)}. In einer weiteren Begehung des Geländes am 01.12.2013 wird diese Erstein-schätzung bestätigt^{*18)}. Die Vegetation besteht bislang aus Pionierpflanzen. Annuelle Arten lassen sich aufgrund der Jahreszeit nur in Spuren nachweisen. Die Fläche entlang des Hafenwegs ist bis auf Bereiche entlang der angrenzenden Gebäude mit krautigen Pflanzen und Gehölzen weitgehend vegetationsfrei. Nach Norden ist die Fläche stärker mit niedrigen lockeren Gebüsch bewachsen. Insgesamt stellt die Vegetation eine durch Neophyten gekennzeichnete bunte Pionier- bzw. Ru-deralgesellschaft dar. Laut Gutachter treten in der Vegetation keine planungsrelevanten Pflanzenar-ten auf. Bei den Tierarten ergeben sich ebenfalls keine Hinweise auf das Vorkommen planungsrele-vanter Arten. Für die wenigen zu den planungsrelevanten Arten zählenden wirbellosen Tierarten fehlen die entsprechenden Boden- und Vegetationsstrukturen, für die Amphibien sowohl die Laichmöglichkeiten als auch die Landlebensräume. Für die auf Brachland angewiesenen Vogelarten sind die vorhandenen Strukturen zu kleinräumig und können die Anforderungen für die verschie- denen Lebensäußerungen nicht decken.

Zusammenfassend liegt lt. Gutachter eine Besiedlung des Plangebietes durch planungsrelevante Tier- und Pflanzenarten nicht vor und ist auch für die nahe Zukunft nicht zu erwarten.

Mit der Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist der Abriss des auf dem Vorhabengrundstück bestehenden Postzustellstützpunktes der Post AG verbunden. Für den Gebäudebestand ist das Vorkommen verschiedener quaternutzender Fledermausarten sowie des Turmfalken als Brutvogel nicht grundsätzlich auszuschließen. Im Oktober 2012 wurde daher eine fledermauskundliche Untersuchung des Dachbodens des Postgebäudes^{*17)} mit dem Ergebnis durchgeführt, dass der Dachboden weder als Sommer- noch als Winterquartier von Fle-dermäusen genutzt wird und auch in der Vergangenheit nicht genutzt wurde. Zusammenfassend schließt der Gutachter eine Besiedlung des Postgebäudes Hansaring 64 von Tierarten, die einem besonderen Artenschutz unterliegen, aus.

Vor dem Hintergrund der benannten Untersuchungsergebnisse sind artenschutzrechtliche Konflikte mit der Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes nicht zu er-warten. Um potentiellen Konflikten aus Störung und Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestät-ten geschützter Arten grundsätzlich entgegenzuwirken, wird die Beachtung von Bauzeitenregelun- gen für Gebäudeabriss und Gehölzrodungen als Hinweis in den vorhabenbezogenen Bebauungs- plan aufgenommen.

^{*16)} „Gutachten - Artenschutzrechtliche Prüfung des Grundstückes Wehmeyer, Münster, Hansaring 64, hier: Ergänzen- de Stellungnahme zum Außengelände“, Friedrich Pfeifer, Ahaus, den 18.12.2012

^{*18)} „Ergänzende Stellungnahme zur Artenschutzrechtlichen Vorprüfung „ehemaliges Wehmeyergelände“ in Münster, Hansaring 22“, Friedrich Pfeifer, Ahaus, den 03.12.2013

^{*17)} „Gutachten - Artenschutzrechtliche Prüfung des Dachbodens „Alte Post“ in Münster, Hansaring 64“, Friedrich Pfeifer, Ahaus, den 11.10.2012

7 Flächenbilanz

Im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 ergibt sich folgende Flächenbilanz:

Flächen nach Nutzung		Größe in ha	%
Vorhaben	Vorhabenbereich (ohne Verkehrsflächenanteile)	2,05 ha	75,9 %
MI	Anpassungsbereich als Mischgebiet (§ 6 BauNVO)	0,25 ha	9,3 %
V	Öffentliche Verkehrsfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)	0,4 ha	14,8 %
GESAMTFLÄCHEN		2,7 ha	100,0 %

8 Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht

8.1 Rahmen der Umweltprüfung

Nach § 2a BauGB ist für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 eine Umweltprüfung durchzuführen. Im Rahmen der Umweltprüfung werden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen aus der Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 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 auf Grund von Geländeerhebungen durchgeführt. Wesentliche umweltbezogene Daten entstammen außerdem dem Umweltkataster der Stadt Münster (im Internet: <http://geo.stadt-muenster.de/umweltkataster>) sowie dem Altlastenkataster (Auskunft). Des Weiteren wurden folgende projektbezogene Gutachten zur Beurteilung der Umweltauswirkungen herangezogen:

- „Entwurf - Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafen-Center“ in Münster“ Ingenieurgesellschaft nts mbH Münster, Stand 15.08.2013
- „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
- „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
- „Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.2/03 zur Gewerbelärmuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring/Schiller-straße/Hafenweg/Dortmunder Straße“ der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 19. August 2013
- „Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.2/04 zur Bewertung der schalltechnischen Auswirkungen der vorhabenbezogenen Verkehrserzeugung auf die Verkehrslärm-situation 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
- Bericht zu den Ergebnissen der Bauschadstoff- und Bodenuntersuchungen 'Postimmobilie Hansaring 64, 48155 Münster' (Umweltlabor ACB 26.03.2001)

- „Gutachten zu den Ergebnissen der Bodenuntersuchung – Ehem. Holzkontor Heinrich Wehmeyer GmbH & Co. KG, Hansaring 50-52, Münster“, Umweltlabor ACB GmbH, Münster, 10.09.2010
- „Gutachten - Untersuchungen zur Durchführung einer Gefährdungsabschätzung auf dem Grundstück der Star-Tankstelle am Hansaring 54, 48155 Münster“, GEOscan Technik GmbH, Ladbergen, 02.11.2012
- „Projekt Hafencenter Münster, Untersuchungen zu den Luftschadstoffimmissionen“, simuPlan, Dipl. Met. Georg Ludes, Dorsten, den 11.07.2013
- „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
- „Artenschutzrechtliche Prüfung des Dachbodens „Alte Post“ in Münster, Hansaring 64“, Friedrich Pfeifer, Ahaus, den 11.10.2012
- „Artenschutzrechtliche Prüfung des Grundstückes Wehmeyer, Münster, Hansaring 64, hier: Ergänzende Stellungnahme zum Außengelände“, Friedrich Pfeifer, Ahaus, den 18.12.2012
- „Ergänzende Stellungnahme zur Artenschutzrechtlichen Vorprüfung „ehemaliges Wehmeyergelände“ in Münster, Hansaring 22“, Friedrich Pfeifer, Ahaus, den 03.12.2013

Maßstab für die Bewertung der Umweltauswirkungen sind die gesetzlichen Umweltaanforderungen in Verbindung mit den hierzu ergangenen Rechts- und Verwaltungsvorschriften. Der Untersuchungsraum wird jeweils so weit gefasst, wie erhebliche Auswirkungen auf Schutzgüter zu erwarten sind.

Für die notwendige 39. Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 wird als Bestandteil der Begründung ein separater Umweltbericht erstellt.

8.2 Kurzdarstellung der Planung

Mit dem geplanten Vorhaben sollen die Entwicklungsziele des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster sowie des Masterplans 'Stadthäfen Münster' als wichtiger Baustein zur städtebaulichen Neuordnung des Stadthafenquartiers umgesetzt werden. Dabei beansprucht die Planung Innenbereichsflächen, die bisher zu dem seit 1996 rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 gehören. Unter dem Titel ‚Hafencenter‘ ist für den Standort die Errichtung von zwei großflächigen Einzelhandelsnutzungen im Sinne eines ‚Stadtbereichszentrums‘ mit einem ergänzenden Wohn- und Dienst-

leistungsangebot vorgesehen. Die Planung umfasst einen Verbrauchermarkt mit angeschlossenem Getränkemarkt, einen Lebensmitteldiscounter, Drogeriefachmarkt und eine Apotheke sowie die ergänzenden Flächen für Dienstleistungsnutzungen/Praxen/Büros, Gastronomie und Wohnnutzungen. Zur Entlastung der Parkplatzsituation im Stadtquartier ist mit der geplanten Vorhabennutzung zusätzlich die Errichtung einer Quartiersgarage verbunden. Die geplanten Gebäudekomplexe gruppieren sich um einen zentralen Platz (Kundenparkplatz) zum Hafenweg, die Hauptzufahrt erfolgt über den Hansaring. Die geplante Tiefgarage ist sowohl vom Hansaring als auch vom Hafenweg anfahrbar und umfasst insgesamt ca. 365 Stellplätze, von denen ca. 200 -220 der Quartiersgarage zugeordnet werden. Neben dem eigentlichen Vorhabenbereich umfasst der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 auch Anpassungsflächen im westlichen Planbereich, die im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung eine Anpassung des Vorhabens an die geplante bzw. bestehende Blockstruktur zur westlichen Hafenwegbebauung ermöglichen. Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 umfasst eine Fläche von insgesamt rd. 2,7 ha.

Gegenüber dem bestehenden Planungsrecht des BP Nr. 401 sind mit der aktuellen Planung folgende Änderungen verbunden:

- Im Vorhabenbereich entfallen Darstellungen als Misch- und Gewerbegebiet, Grün- und Verkehrsfläche. Stattdessen wird ein Vorhabenbereich 'Einzelhandel, Dienstleistungen/Praxen/Büros, Gastronomie, Wohnen' festgesetzt. Zwei Einzelhandelsnutzungen sind als großflächig im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO einzustufen. Die Erschließung des Vorhabenbereiches erfolgt maßgeblich über den Hansaring, die Tiefgarage kann jedoch auch vom Hafenweg aus angefahren werden. Die Anlieferung der geplanten Einzelhandelsnutzungen läuft über den Hafenweg bzw. entlang der östlichen Geltungsbereichsgrenze zur Schillerstraße.

Aufgrund einer erhöhten GRZ (1,0 statt bisher 0,6 bzw. 0,8), weniger Möglichkeiten für Baumpflanzungen, des Wegfalls einer öffentlichen Grünfläche (Spielplatz) sowie von Festsetzungen zu Fassadenbegrünungen ist im Vorhabenbereich gegenüber dem BP Nr. 401 ein insgesamt verringerter Grünflächenanteil zu erwarten. Um dem entgegen zu wirken, werden die Hauptdächer der Erdgeschossnutzungen auf einer Fläche von insgesamt rd. 3.400 m² als extensive Grasdächer angelegt.

- Für den Anpassungsbereich wird die Darstellung als Mischgebiet mit einer GRZ von 0,6 beibehalten. Änderungen ergeben sich lediglich aus einer Erhöhung der zulässigen Vollgeschossigkeit auf max. zwei Vollgeschosse für den rückwärtigen Grundstücksbereich.
- Der Hafenweg wird von einer privaten in eine öffentliche Verkehrsfläche umgewidmet.

Hinsichtlich des Schutzes vor verkehrlichen und betrieblichen Lärmemissionen wird über differenzierte Festsetzungen eine Verträglichkeit der Planung mit den angrenzenden bestehenden als auch

geplanten Nutzungen erwirkt. Die städtebaulich architektonische Ausgestaltung mit einer klaren räumlichen Zuordnung der Gebäude und differenzierten Höhengliederungen sichert eine nutzungs- und maßstabsgerechte Einpassung der Vorhabennutzung in die bestehende Stadtstruktur. Die konkreten Festsetzungsinhalte und deren Begründung sind dem Kapitel 6 zu entnehmen.

8.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

8.3.1 Fachgesetze

Allgemeine Ziele des Umweltschutzes nach BauGB

Nach § 1 und § 1a BauGB sind folgende zentralen Ziele zum Umweltschutz im Zuge der Bauleitplanung zu berücksichtigen:

- Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege.
- Sparsamer Umgang mit Grund und Boden (Bodenschutzklausel).
- Vermeidung und Ausgleich voraussichtlicher erheblicher Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes als Teil der Abwägung (Eingriffsregelung).

Berücksichtigung im Plan: Belange des Umweltschutzes, Beeinträchtigungen und Minderungsmaßnahmen werden im Rahmen des Umweltberichtes dargestellt und bewertet. Dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden wird dadurch Rechnung getragen, dass die planrechtliche Festsetzung von Bauflächen in einem ehemals bereits vollständig überbauten Bereich erfolgt. Die Eingriffsregelung findet im vorliegenden Fall keine Anwendung, da die Planung gegenüber dem bisherigen Zustand des Plangebietes, vor Rückbau der ehemaligen Gewerbebauten zum Hafenweg (Wehmer-Gebäude), keine zusätzlichen Eingriffe vorbereitet (s. Kapitel 9.1).

Immissions- und Klimaschutz

Planungsrelevant ist der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und den dazu gehörigen Verordnungen (BImSchV) sowie die Einhaltung von Grenz-, Richt- und Orientierungswerten verschiedener Vorschriften (z.B. TA-Lärm, DIN 18005). Des Weiteren kommt seit Inkrafttreten des Erneuerbare-Energien-Wärme-Gesetzes (EEWärmeG) dem Einsatz erneuerbarer Energie besondere Bedeutung zu.

Berücksichtigung im Plan: Die bestehenden Lärm- und Schadstoffbelastungen im Gebiet sowie die zusätzlich zu erwartenden Belastungen wurden gutachterlich geprüft und geeignete Maßnahmen zur Verträglichkeit der Vorhabenplanung aufgezeigt und in Form von textlichen Festsetzungen und

Hinweisen planungsrechtlich gesichert (s. Kapitel 6.7). Die Beachtung der Anforderungen des EE-WärmeG wird nicht auf Ebene geprüft, sondern ist im Rahmen der bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren zur Errichtung der Vorhabennutzungen nachzuweisen.

Wasserschutz

Nach Landeswassergesetz NRW besteht bei einer Neuversiegelung von Böden die Pflicht zur Rückhaltung und soweit möglich zur Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser. Außerdem sind Regelungen des Wasserhaushaltsgesetzes zu beachten. Das Plangebiet liegt nicht im Bereich einer Wasserschutzzone, Oberflächengewässer kommen nicht vor.

Berücksichtigung im Plan: Zusätzliche Versiegelungen sind für das Plangebiet nicht zu erwarten. Eine Versickerung von Oberflächenwasser ist im Plangebiet daher nicht erforderlich und wäre in diesem innerstädtisch gelegenen und bereits weitgehend versiegelten Bereich auch nicht möglich. Wie bisher ist eine Einspeisung von Oberflächenwasser in das Kanalnetz geplant.

Im Zusammenhang mit dem etwaigen Vorhandensein von Altlasten sind ggf. Vermeidungsmaßnahmen bezüglich des Eintrags von Schadstoffen in das Grundwasser beachtlich und werden in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden im Zuge des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens zur Errichtung des Vorhabens geregelt und durchgeführt.

Biotop- und Artenschutz

Im Plangebiet kommen keine geschützten Flächen oder Objekte vor (§ 62 LG-Biotop, Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete, Gebiete von gemeinschaftlicher europäischer Bedeutung wie FFH- oder Vogelschutzgebiete). Planungsrelevante Tier- und Pflanzenarten kommen im Plangebiet nicht vor und sind auch für die nahe Zukunft nicht zu erwarten.

Berücksichtigung im Plan: Eine Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände kann über Bauzeitenregelungen erzielt werden (Gehölzrodungen außerhalb der Brutzeit). Sonstige Maßnahmen zum Schutz von Biotopen und Arten sind nach aktueller Kenntnis nicht notwendig.

8.3.2 Fachplanungen

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.

Luftqualitätsplan der 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 nachfolgend 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.

8.4.1 Mensch

Bestand

Während ein Großteil des Geländes heute ungenutzt ist und Brachen unterschiedlicher Ausprägung aufweist, sind mit der Tankstelle am Hansaring und mit den als Postzustellstützpunkt dienenden Gebäuden im Ostteil des Plangebietes aktuell auch noch genutzte bauliche Anlagen im Plangebiet vorhanden.

Gegenüber Immissionen besonders schützenswerte Nutzungen kommen im Gebiet selbst nicht vor, grenzen mit verschiedenen Wohnnutzungen im Umfeld, insbesondere am Hansaring, jedoch an. Diesen werden im Immissionsschutzgutachten teilweise Empfindlichkeiten eines Wohngebietes und teilweise eines Mischgebietes zugesprochen.

Im rechtskräftigen BP Nr. 401 ist im nördlichen Vorhabenbereich eine öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung 'Kinderspielplatz' festgesetzt. Der Bedarf für diese Anlage resultierte seinerzeit aus der mit dem Bebauungsplan Nr. 401 geplanten Erweiterung der Wohn- und Mischnutzungen vom Hansaring in den rückwärtigen Blockinnenbereich und der damit verbundenen Notwendigkeit zur Ausweisung wohnungsnaher Spielflächen.

Vorbelastungen

Lärm: Das Plangebiet ist Lärmbelastungen ausgesetzt, die vor allem aus dem Verkehr entlang der umgebenden Haupteerschließungsstraßen resultieren. Entlang des Hansarings sind Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 zu erwarten und auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind für relevante Immissionspunkte voraussichtlich überschritten.

Dauerschallpegel von über 70/60 dB(A) Tag/Nacht, die hinsichtlich gesundheitlicher Gefährdung aus grundrechtlicher Sicht als kritisch gelten, sind gemäß Lärmaktionsplan der Stadt Münster (2008) im Bereich des Plangebietes und dem angrenzenden Teil des Hansarings nicht anzutreffen. Gemäß dem „Schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.2/04 zur Bewertung der schalltechnischen Auswirkungen der vorhabenbezogenen Verkehrserzeugung auf die Verkehrslärmsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft“ der ZECH Ingenieurgesellschaft mbH werden jedoch bereits für den Nullfall im Prognosehorizont 2016 - also ohne zusätzliche Lärmzuwächse aus dem geplanten Vorhaben, alleinig aus den Verkehrsbelastungen Beurteilungspegel von 70/60 dB(A) tags/nachts erreicht und punktuell an relevanten Stellen sogar überschritten.

Leistungsfähigkeit der Erschließung: Der Hansaring ist mit einer hohen Grundbelastung belegt, die bestehenden Lichtsignalanlagen im Hansaring sind derzeit nicht in der ‚Grünen Welle‘ geschaltet. Der Verkehrsablauf kann grundsätzlich leistungsfähig abgewickelt werden, Störungen entstehen durch Parkvorgänge an den Stellplatz-Schrägaufstellungen zum Hansaring, Defizite hinsichtlich der Sichtverhältnisse und des Verkehrsflusses bestehen im Bereich der Zufahrt vom Hansaring zum Parkplatz des bestehenden Penny-Marktes Hansaring Nr. 46. Die Anbindung des Plangebietes vom Hansaring ist aktuell aufgrund der derzeitigen untergeordneten Nutzungen mit einer geringen Frequentierung unproblematisch.

Ruhender Verkehr: Infolge der Umstrukturierung des Hafenviertels ist im Umfeld des Plangebietes ein Defizit an öffentlichen Stellplätzen festzustellen mit begleitenden Störungen aus Parkplatzsuchverkehren.

Luftschadstoffe: Gemäß dem Umweltkataster der Stadt Münster liegt im Bereich der an das Plangebiet angrenzenden Straßen mit relativ dichtem Verkehr (Hansaring, Schillerstraße) die Belastung durch inhalierbaren Feinstaub (PM₁₀) bei maximal 28 µg/m³ und durch Stickstoffdioxid (NO₂) bei maximal 32 µg/m³. Die zulässigen Jahresmittelwerte der 39. BImSchV für PM₁₀ bzw. NO₂ von jeweils 40 µg/m³ werden nicht erreicht. Bezüglich lungengängigen Feinstaubes (PM_{2,5}) kann ebenfalls von einer Unterschreitung des relevanten Grenzwertes ausgegangen werden (simuPLAN 2013).

Störfallrisiko: Südlich des Plangebietes befinden sich zwischen Stadthafen I und der Straße 'Am Mittelhafen' zwei Gefahrstofflager der Spedition Lehnkering GmbH, die bei der Entwicklung des Hafensareals bis zur Aufgabe der Lager im Jahr 2016 als Störfallbetriebe im Sinne des § 50 BImSchG zu berücksichtigen sind. Von der Lagernutzung geht keine akute Gefährdung aus, ein latentes Gefährdungspotential liegt jedoch in anlagebezogenen Störfällen begründet (z.B. Brand), deren Auswir-

kungen z. B. über freigesetzte Luftschadstoffe unter anderem auch im Plangebiet des VBP Nr. 535 auftreten können.

Für die Gefahrstofflager der Spedition Lehnkering GmbH wurde daher eine Auswirkungsbetrachtung durchgeführt (UCON, Stand 21.01.2013, vgl. auch Kap. 6.7.3). Im Ergebnis ist bei einem Brandszenario die Entwicklung von Schwefeldioxid möglich, wobei im Vorhabenbereich bei entsprechender Windrichtung einige Minuten lang auch Konzentrationen über dem sog. ERPG-2-Grenzwert auftreten können. Da dieser Grenzwert jedoch diejenige Konzentration beschreibt, die erst bei einer Einwirkzeit von mindestens einer Stunde irreversible gesundheitliche Auswirkungen zeitigt, kann eine Gefährdung von Menschen, die sich im Vorhabenbereich aufhalten, weitestgehend ausgeschlossen werden. Andere Störfallwirkungen sind für den betrachteten Störfallbetrieb nicht anzunehmen.

Kampfmittel: Die Auswertung militärischer Luftbilder sowie Erkenntnisse aus Bauvorhaben in der Vergangenheit legen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans den Fund von Bomben und sonstigen Munitionsresten im Boden nahe.

Bedarf wohnungsnahe Spielflächen: Der Bedarf für wohnungsnahe Spielflächen des Typs B/C im Bereich der Stadtzelle 'Alte Feuerwache' wurde im Jahr 2005 durch die mit der Teilaufhebung des BP Nr. 401 verbundene Überplanung einer bestehenden Grünanlage mit Spielplatz am Albersloher Weg verstärkt.

Auswirkungen der Planung

Lärm: Schutzbedürftige Nutzungen und vorhabenbedingte Auswirkungen waren Gegenstand schalltechnischer Untersuchungen, die die Auswirkungen aus Verkehrslärm auf das Plangebiet, auf die Verkehrslärmsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft, aus dem baulichen Eingriff in die öffentlichen Verkehrswege sowie die Auswirkungen aus Gewerbelärm gutachterlich bewerten und geeignete Lärminderungsmaßnahmen aufzeigen. (vgl. auch Kap. 6.7.1).

Der thematischen Gliederung der Schalltechnischen Untersuchung folgend sind mit der Planung folgende lärmschutzrelevanten Auswirkungen verbunden:

- Verkehrslärm: Verkehrsbelastungen bedingen im Planbereich, insbesondere zu den straßenzugewandten Fassadenseiten, Überschreitungen der für Mischgebiete geltenden schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005, teilweise werden auch die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten. Zur Minderung der Lärmbelastung im Bereich von Wohn- und Aufenthaltsräumen werden Festsetzungen gemäß DIN 4109 getroffen (Festsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen gemäß den Lärmpegelbereichen III - VI mit zusätzlichen Vorgaben zur Verwendung schallgedämpfter Lüftungen für Schlafräume/zum Schlafen geeignete Räume). Schützenswerte Außenwohnbereiche können in weiten Bereichen auch unter Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005, an weni-

gen relevanten lärmzugewandten Seiten unter Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV errichtet werden.

- Baulicher Eingriff in die öffentliche Verkehrsfläche des Hansarings zur Optimierung des Knotenpunktes Hansaring/Anbindung Hafen-Center (außerhalb des Plangebietes): Die zur Gewährleistung eines leistungsfähigen und sicheren Knotenpunktes erforderliche Installation einer Lichtsignalanlage führt abseits der anlagenbezogenen Mehrverkehre zu einer Lärmsituation, die über die bereits in 2016 gegebene Belastung aus dem allgemeinen Verkehrslärm mit Beurteilungspegeln $\geq 70/60$ dB(A) tags/nachts gemäß 16. BImSchV als wesentlich zu bewerten ist. Die durch die Planung zusätzlich induzierten Verkehrsmengen tragen zu weiteren Lärmbelastungen in diesem Bereich bei. An bestehenden Fassaden im Einwirkungsbereich zur Kreuzung sind die Grundlagen für eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV erfüllt. Im weiteren Verfahren werden die Anspruchsvoraussetzungen für passive Ausgleichsmaßnahmen unter konkreter Aufnahme der Räumlichkeiten und Nutzungen und unter Bestimmung der vorhandenen Schalldämmungen geprüft und bei Erfordernis durchgeführt. Die Sicherung der Umsetzung etwaig erforderlicher Schutzmaßnahmen erfolgt über Vereinbarungen im Durchführungsvertrag.
- Gewerbelärm: Innerhalb des Plangebietes kann eine Überschreitung der Richtwerte der TA Lärm bei Beachtung verschiedener Lärminderungsmaßnahmen - z.B. Errichtung/Erhalt von Lärmschutzwänden/Wänden entlang der östlichen Vorhabenbereichsgrenze, Beschränkung der Betriebszeiten der Einzelhandelsnutzungen auf den Tageszeitraum, Einhausung von Anlieferzonen - ausgeschlossen werden, im Bereich umliegender Wohnnutzungen werden die Immissionsrichtwerte durchweg eingehalten bzw. unterschritten.

Im Plangebiet sind zwei Bereiche näher zu betrachten:

(1) Aufgrund der geforderten Öffnung der Tiefgaragen-Ein-/Ausfahrt des Vorhabens zum Hafenweg auch für den Nachtzeitraum ist die für eine Wohnnutzung im Sinne einer Irrelevanz einzuhaltende Richtwertunterschreitung von 6 dB am Gebäude im westlich angrenzenden Anpassungsbereich ohne zusätzliche Lärminderungsmaßnahmen an der Fassade nicht zu erreichen. Vor dem Hintergrund wird auf der Ebene des Bebauungsplanes ein Ausschluss von zu öffnenden Fenstern von schutzwürdigen Wohn- und Aufenthaltsräumen in einem Mindestabstand von 11,0 m ab der Vorhabengrenze getroffen. Über konkrete lärmabschirmende Maßnahmen wie z.B. Balkonbrüstungen in Kombination mit einem Zurücksetzen der schützenswerten Fassadenöffnungen ist jedoch eine Einhaltung der erforderlichen Richtwertunterschreitung möglich, die Genehmigungsfähigkeit ist im Nachweis im Zuge des bauordnungsrechtlichen Verfahrens zu erwirken. Für

den Vorhabenbereich sind aufgrund der im Einwirkungsfeld der Tiefgarage vorgesehenen ausschließlichen Büronutzungen keine Konflikte gegeben.

(2) Am Immissionspunkt IP 01 ist nicht auszuschließen, dass eine relevante Gewerbelärmvorbelastung durch den benachbarten Penny-Markt vorliegt. Für den Tageszeitraum ist von einer relevanten Vorbelastung mit Richtwertausschöpfung am eigenen Bauvorhaben auszugehen. Da mit den geplanten Vorhabennutzungen wegen der abschirmenden Wirkung des westlichen Gebäuderiegels keine relevanten Zusatzbelastungen in diesem Bereich verbunden sind, werden Maßnahmen an dieser Stelle nicht erforderlich.

Leistungsfähigkeit der Erschließung: Aufgrund der hohen Grundbelastung des Hansarings ist zur Gewährleistung der äußeren Erschließung des Plangebiets die Einrichtung einer Lichtsignalanlage notwendig. Gleichzeitig kann über die Verlagerung des vorhandenen Buskaps die Anbindung des Parkplatzes Hansaring Nr. 46 (Penny-Markt) optimiert werden.

Ruhender Verkehr: Über die Schaffung von etwa 200 – 220 zusätzlichen Quartiersstellplätzen im Bereich der geplanten Tiefgarage ist eine Verbesserung der aktuellen Parksituation gewährleistet.

Luftschadstoffe: Zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität im Bereich angrenzender Wohnnutzung wurde eine Untersuchung zu den Luftschadstoffimmissionen durchgeführt (simuPLAN 2013). In dieser Untersuchung wurden die Stickstoffdioxid- (NO_2) und Feinstaubimmissionen (PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$) mit Hilfe eines Grobscreenings für die Straßenabschnitte Hansaring West, Hansaring Mitte, Hansaring Ost und Hafenweg Ost und Hafenweg West bestimmt und anhand der Grenzwerte der 39. BImSchV bewertet. Die Ausbreitungsberechnung zeigt, dass aufgrund der starken DTV-Belastung die höchsten Schadstoffkonzentrationen im Bereich des Hansarings Mitte zu erwarten sind. Insgesamt liegen die berechneten Immissionskenngrößen am Hansaring für NO_2 zwischen $34,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und $36,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$, für PM_{10} zwischen $26,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und $27,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und für $\text{PM}_{2,5}$ zwischen $19,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und $19,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Damit werden die Grenzwerte der 39. BImSchV (NO_2 bzw. PM_{10} : $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, $\text{PM}_{2,5}$: $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$) auch in den Bereichen mit den höchsten Schadstoffkonzentrationen unterschritten. Die Werte im Bereich des Hafenwegs liegen aufgrund der wesentlich geringeren Verkehrsbelastungen deutlich unter denen des Hansarings.

Störfallrisiko: Die geplanten Vorhabennutzungen sind gegenüber Schwefeldioxid-Immissionen, wie sie durch einen potentiellen Brand im Bereich des Betriebes Lehnkering GmbH ausgelöst werden könnten, als besonders empfindlich einzustufen. Eine Gefährdung von Menschen kann dabei allerdings weitestgehend ausgeschlossen werden, da die maximale Belastungszeit durch Schwefeldioxid nur wenige Minuten betragen würde.

Kampfmittel: Vor Durchführung der geplanten Baumaßnahmen ist der Staatliche Kampfmittelräumdienst der Bezirksregierung Münster zu informieren und die weitere Vorgehensweise zur Um-

setzung der Baumaßnahmen abzustimmen. Das Auffinden von Kampfmitteln im Zuge der Boden- und Erdarbeiten im Vorfeld der Baumaßnahmen ist unmittelbar zu melden.

Verlust einer geplanten Grünfläche (Spielplatz): Mit Umsetzung der veränderten Entwicklungsziele am Standort ist die Errichtung eines Spielplatzes im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans nicht mehr sinnvoll und wird daher nicht vorgenommen. Der gemäß den Zielsetzungen des bestehenden Bebauungsplans Nr. 401 geplante Spielplatz entfällt. Dem Bedarf für wohnungsnahe Spielflächen im Bereich der Stadtzelle 'Alte Feuerwache' soll durch die Ausweisung entsprechender Flächen in dem östlich angrenzenden Planbereich ‚Neuhafen-Münster‘ im Bebauungsplan Nr. 541 Rechnung getragen werden. Die weiteren Vorgehensweisen sind im Zuge des Planverfahrens des Bebauungsplans Nr. 541 abzustimmen.

8.4.2 Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt

Bestand

Das Plangebiet stellt sich abseits der noch in Nutzung befindlichen Postgebäude seit Abriss der Gewerbebauten der Holzhandlung Wehmeyer in weiten Teilen als Schotterfläche dar, die bereits teilweise von ruderaler Vegetation unterschiedlichen Typs bewachsen ist. Die konkrete Ausprägung der Vegetationstypen ist dabei vornehmlich von der Nutzungsintensität (temporäre Nutzung von Teilflächen als Parkplatz) und von der Beschaffenheit des Untergrundes abhängig. Neben niedrigwüchsigen und von trittresistenten Arten bestimmten Pflanzengesellschaften finden sich auch hochwüchsige und artenreiche Vegetationstypen, oftmals mit kleinräumig wechselnden Dominanzbildnern wie z. B. Berufkraut, Beifuß, Goldrute, Steinklee und Brennessel. Teilweise kommen bereits ruderalen Gebüsch aus jungen Pioniergehölzen vor (z. B. Salweide, Schmetterlingsflieder, Birke und Zitterpappel).

Gehölze mittleren Alters existieren lediglich in Gestalt einzelner Straßenbäume im Bereich Hansaring/Tankstelle (vier Exemplare Spitzahorn, fünf Exemplare Hainbuche, Stammdurchmesser 12 bis 28 cm). Außerhalb des Planbereichs stockt im Übergang der Verkehrsfläche des Hafenwegs zu den südlich angrenzenden Grundstücken eine Reihe junger Platanen.

Auswirkungen der Planung

Die Auswirkungen der Planung werden im Folgenden auf drei verschiedene Zustände des Plangebietes bezogen:

- Legt man der Bewertung der Biotopausstattung des Plangebietes als Referenzzustand den Zustand vor Rückbau des Wehmeyer-Geländes zugrunde, welcher im Jahr 2009 im Vorgriff auf die aktuelle Planung erfolgte, ist das Plangebiet als nahezu vollständig versiegelt zu bewerten. Demgegenüber ist die Umsetzung der Planung nicht mit zusätzlichen Eingriffen in Grünstrukturen verbunden.

- Aktuell betrachtet haben sich seit dem Rückbau bereits großflächig ruderale Vegetationsbestände eingefunden, wie sie für innerstädtische Brachen typisch sind. Diese werden durch das Vorhaben vollständig überplant. Erhaltenswerte Grünstrukturen kommen im Plangebiet allerdings nicht vor, außerdem wird über die Anlage von Dachbegrünungen eine Eingriffsminderung erzielt. Der Ausgleich für sieben zu rodende Straßenbäume im zukünftigen Eingangsbereich der Vorhabennutzung zum Hansaring (außerhalb des Geltungsbereichs) soll - vorbehaltlich der verkehrlichen Erfordernisse und der in diesem Bereich verlaufenden Leitungstrassen - über Neuanpflanzungen im Vorbereich der Gebäude zur Straße erfolgen, sollte dies nicht möglich sein, wird der Ausgleich auf der Ebene des Durchführungsvertrags verbindlich vereinbart.
- Gegenüber den Zielen des rechtskräftigen BP Nr. 401 ist aufgrund einer im Vorhabensbereich erhöhten GRZ (1,0 statt bisher 0,6 bzw. 0,8), aufgrund verringerter Möglichkeiten von Baumpflanzungen, aufgrund des Wegfalls einer öffentlichen Grünfläche (Spielplatz) sowie des Wegfalls von Festsetzungen zu Fassadenbegrünungen ein insgesamt etwas verringerter Grünflächenanteil zu verzeichnen. Über die Festsetzung einer Dachbegrünung der Hauptdächer der Erdgeschossnutzungen werden jedoch auch neue Grünflächenanteile geschaffen.

Hinsichtlich des Artenschutzes liegt eine Besiedlung des Plangebietes durch planungsrelevante Tier- und Pflanzenarten nicht vor und ist auch für die nahe Zukunft nicht zu erwarten (vgl. Kap. 6.10).

Bei möglicherweise vorkommenden europäischen Arten, die nicht zu den planungsrelevanten Arten zählen (z.B. verbreitete Vogelarten), kann davon ausgegangen werden, dass wegen ihrer Anpassungsfähigkeit und des landesweit günstigen Erhaltungszustandes („Allerweltsarten“) bei vorhabenbedingten Beeinträchtigungen nicht gegen die Zugriffsverbote verstoßen wird.

8.4.3 Boden

Bestand

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.

Vorbelastungen

Im Bereich des Plangebietes wurden die natürlichen Böden im Rahmen verschiedener Bautätigkeiten mit Auffüllungen von Höhen zwischen 0,5 und 2,0 Metern versehen sowie ursprünglich weitgehend überbaut. Bauwerke und Versiegelungen wurden im Bereich des ehemaligen Holzkontors Wehmeyer mittlerweile wieder entfernt, hier liegen somit aktuell unversiegelte Auffüllböden vor,

während im Bereich der Postimmobilie und der Tankstelle bis heute überbaute und versiegelte Flächen überwiegen.

Hinsichtlich der Altlasten sind im Gebiet aufgrund der vergangenen Nutzungen drei separat zu betrachtende Teilbereiche zu unterscheiden - ehemaliges Holzkontor Wehmeyer, die Postimmobilie sowie die Tankstelle am Hansaring (vgl. auch Kapitel 6.8):

- Die Daten der Altlastenbegutachtung für das Grundstück des ehemaligen Holzkontors Wehmeyer können einem Gutachten des Umweltlabors ACB GmbH aus dem Jahr 2010 entnommen werden. Demnach ist in den Auffüllböden des Gebietes lokal begrenzt das Vorkommen von Verunreinigungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) als möglich zu bewerten. Eine derartige Verunreinigung wurde im Rahmen der Rammkernsondierungen zum Beispiel im Bereich einer ehemaligen Zufahrt des Holzlagers aufgefunden und als alter Heizölschaden identifiziert. Die physikalisch-chemischen Untersuchungen der verschiedenen Mischproben der Auffüllungshorizonte ergaben geringe Schadstoffbelastungen, die eine Verwertung als Einbauklasse Z 2 im Sinne der LAGA-Richtlinie von 2004 erfordern. Die unterlagernden geogenen Böden sind als unbelastet einzustufen (Einbauklasse Z 0).
- Für den Bereich der Postimmobilie erfolgten im Jahr 2001 umfassende Bodenuntersuchungen (Umweltlabor ACB GmbH, Stand 26.03.2001). Demnach wurden in den Auffüllböden des Gebietes stellenweise Verunreinigungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen angetroffen (MKW), die teils als lokal begrenzt einzustufen, in der Nähe eines ehemaligen Tankstellenstandortes jedoch auch in tieferen Bodenhorizonten anzutreffen sind. Von einer Gefährdung des Grundwassers ist aufgrund vorhandener toniger Trennschichten allerdings nicht auszugehen. Neben MKW wurden im Wirkungsbereich der ehemaligen Tankstelle außerdem leichtflüchtige Kohlenwasserstoffe (BTX) angetroffen.

Bezüglich polycyclischer aromatischer Kohlenwasserstoffe (PAK) sowie verschiedener Metalle wurden teilweise ebenfalls erhöhte Werte nachgewiesen, die auf lokal stark differierende Schlackeanteile in den Auffüllböden schließen lassen.

- Im Altlastenkataster der Stadt Münster ist für das Plangebiet das Grundstück der Tankstelle am Hansaring als Bereich einer schädlichen Bodenveränderung (Ild. Nr. 10048) verzeichnet, im Jahr 2012 wurden auf der Fläche umfangreiche Boden- sowie Grundwasseruntersuchungen durchgeführt (GEOscan Technik GmbH, Stand 02.11.2012). Dabei wurden an 15 der insgesamt 26 Sondierbohrungen sowie an beiden Grundwassermessstellen umweltrelevante Bodenverunreinigungen durch Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) und/oder leichtflüchtige aromatische Kohlenwasserstoffen (BTX) festgestellt, die zur Abgrenzung von drei Kontaminationsbereichen mit einem geschätzten Volumen von 200 to separat zu entsorgendem Bodenmaterial führen.

Stellenweise wurden außerdem relevant erhöhte Kohlenwasserstoffkonzentrationen angetroffen. Diese sowie auch die o.g. BTX-Verunreinigungen liegen teilweise in grundwassergesättigten Horizonten, weswegen eine Schadstoffverlagerung über den Emissionspfad Grundwasser hier nicht auszuschließen ist. Eine der Grundwasserproben zeigte einen erhöhten Gehalt an polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK).

Die physikalisch-chemischen Untersuchungen der verschiedenen Mischproben der Auffüllungshorizonte ergaben Schadstoffbelastungen, die eine Verwertung als Einbauklasse Z1 oder Z2 im Sinne der LAGA-Richtlinie von 2004 erfordern. Die unterlagernden geogenen Böden sind als unbelastet einzustufen (Einbauklasse Z0).

Im südlichen Planbereich, in Höhe der Gebäude Hafenweg 26 und 26a, ist im Altlastenkataster der Stadt Münster mit der Nr. 232 auf dem Hafenweg eine Altlast- / Verdachtsfläche gekennzeichnet.

Auswirkungen der Planung

Gegenüber den Entwicklungszielen des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 401 sollen mit der Planung nun höhere Versiegelungsanteile verwirklicht werden. Dies gilt erst recht, betrachtet man den aktuellen Zustand des Plangebietes, nachdem das ehemalige Wehmeyer-Grundstück rückgebaut und entsiegelt wurde. Gegenüber der bis zum Jahr 2009 bestehenden Überbauung des Geländes ist die vorliegende Planung allerdings nicht mit zusätzlichen Versiegelungen verbunden.

Im Zuge der Baufeldfreimachung ist mit einem Rückbau der Gebäude vorübergehend mit weiteren Entseidelungen zu rechnen. Dies bedingt im Bereich vorhandener Schadstoffbelastungen möglicherweise sickwasserbedingte Schadstoffverfrachtungen innerhalb des Bodens. Außerdem können bei baulichen Eingriffen in die Auffüllböden bisher unbekannte Schadstoffbelastungen zu Tage treten. So ist für den Bereich der bestehenden wie auch einer ehemaligen Tankstelle schon jetzt absehbar, dass hier Bodenaustauschmaßnahmen sowie ggf. auch Sicherungsmaßnahmen notwendig werden. Vor dem genannten Hintergrund ist eine fachgutachterliche Begleitung von Baufeldfreimachung und Erdarbeiten erforderlich.

Eine Sanierung der Bodenkontaminationen ist grundsätzlich als technisch durchführbar zu bewerten. Die Sicherung der Maßnahmen ist zur Grundlage der bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren zu machen, die Durchführung wird in Abstimmung mit den zuständigen städtischen Dienststellen im Vorfeld der einzelnen Baumaßnahmen und Bauphasen erfolgen.

8.4.4 Wasser

Bestand

Das Plangebiet weist keine Oberflächengewässer auf. Im Rahmen der Rammkernsondierungen auf den Grundstücken Post und Wehmeyer wurde kein zusammenhängender Grundwasserleiter erschlossen, der Flurabstand des Grundwassers liegt hier gemäß Gutachter somit bei über drei Me-

tern. Kleinräumig können innerhalb dieses Flurabstandes über stauende Tonschichten jedoch Stauwasserhorizonte ausgebildet sein. Für den Bereich der Tankstelle am Hansaring wurden grundwassergesättigte Bodenschichten in Tiefen zwischen 1,92 und 2,91 Metern angetroffen (GEOscan Technik GmbH 2012).

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).

Vorbelastungen

Das Plangebiet war ehemals nahezu vollständig überbaut und versiegelt, was die Grundwasserzufuhr deutlich einschränkte. Seit Abriss eines Großteils der Gebäude stellen sich die Flächen nun weitgehend als Schotterflächen dar, eine Versickerungsfähigkeit ist daher aktuell in gewissem Umfang wieder gegeben.

Für den Bereich der bestehenden Tankstelle 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. Gemäß einer Untersuchung an einer Grundwassermessstelle im Bereich der Postimmobilie wurden im Wirkungsbereich einer ehemaligen Tankstelle kleinräumig Belastungen des Stau- und Schichtenwassers durch Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) festgestellt. Von einer Beeinträchtigung des Grundwasserleiters ist hier jedoch aufgrund toniger Trennschichten nicht auszugehen (Umweltlabor ACB GmbH, Stand 26.03.2001).

Auswirkungen der Planung

Die Planung ermöglicht eine weitgehende Versiegelung des Gebietes, was gegenüber der bisherigen Situation - vor Rückbau der Wehmeyergebäude - keine zusätzliche Beeinträchtigung bedeutet.

Im Zuge der Baufeldfreimachung ist mit einem Rückbau der Gebäude sowie vorübergehend mit weiteren Entsiegelungen zu rechnen. Dies bedingt im Bereich vorhandener Altlasten möglicherweise sickерwasserbedingte Schadstoffverfrachtungen, deren Eintrag in das Grundwasser über entsprechende Maßnahmen zu minimieren ist.

Die geplante Tiefgarage greift möglicherweise in den Grundwasserleiter ein. Durch bautechnische Maßnahmen kann das Risiko erheblicher nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt sowohl bauzeitlich als auch dauerhaft ausgeschlossen werden. Weitergehende Einzelheiten sind im Vorfeld der Baumaßnahmen mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

8.4.5 Klima / Luft

Bestand

Die Klimafunktionskarte für die Stadt Münster weist das Plangebiet als Teil des stark verdichteten Siedlungsbereiches aus. Klimaökologische Ausgleichsräume, Belüftungskorridore, Kaltluftentstehungsgebiete oder Kaltluftleitbahnen werden gemäß Darstellung des Umweltkatasters der Stadt Münster von der Planung nicht berührt.

Vorbelastungen

Vorhandene Klimatope sind aufgrund des hohen Versiegelungsgrades und aufgrund des Mangels an Vegetationsflächen durch den sogenannten ‚Wärmeinseleffekt‘ charakterisiert.

Auswirkungen der Planung

Der Bebauungsplan setzt gegenüber dem Status quo im Plangebiet die für den Versiegelungseffekt maßgebliche Grundflächenzahl mit 1,0 fest, im Anpassungsbereich ist eine GRZ von 0,6 vorgesehen. Begrünungsmaßnahmen in Form von Baumpflanzungen sind aufgrund der Unterbauung weiter Teile des Vorhabengrundstücks mit einer Tiefgarage nur in untergeordnetem Maße möglich, positive Auswirkungen auf das kleinräumliche Klima sind mit der Anlage großflächiger Dachbegrünungen verbunden. Insgesamt ist aus klimatischer Sicht nicht mit einer Verschlechterung der bisherigen Situation zu rechnen.

8.4.6 Landschaft / Ortsbild

Bestand

Das Landschaftsbild 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. Lediglich den Straßenbäumen am Hansaring kann eine allgemeine Bedeutung für Stadtbild und Wohnumfeld zugesprochen werden.

Vorbelastungen

Das Plangebiet besitzt bisher weder eine eigene Aufenthaltsqualität, noch stellt es offizielle Wegeverbindungen zu angrenzenden, erholungsbedeutsamen Flächen bereit.

Auswirkungen der Planung

Das Plangebiet weist künftig verschiedene Wegeverbindungen auf, die eine Erreichbarkeit erholungsbedeutsamer Bereiche etwa an der Schillerstraße oder am Hafenkai erleichtern.

Am Hansaring werden verschiedene Straßenbäume gerodet, was zunächst mit einer Beeinträchtigung des Ortsbildes einhergeht. Da es sich jedoch durchweg um eher junge Exemplare handelt, ist eine Ersetzbarkeit schon in absehbarer Zeit gegeben.

8.4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Bestand

Innerhalb des Plangebietes 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.

Vorbelastungen

(keine)

Auswirkungen der Planung

Belange des Denkmalschutzes sind am Südrand des Plangebiets 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 erheblichen 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.

Im vorliegenden Fall ist lediglich die Lärmsituation am Hansaring als erheblich zu bewerten: Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung liegen bereits im Prognose-Nullfall 2016 an den vorhandenen Nutzungen am Hansaring teilweise Lärmimmissionen aus dem allgemeinen Verkehrslärm vor, die die für eine Gesundheitsvorsorge relevanten Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts teilweise

erreichen bzw. punktuell sogar überschreiten. Mit der Umsetzung der Vorhabenplanung wird den infrastrukturellen Zielsetzungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes sowie den stadtstrukturellen Entwicklungszielen des ‚Integrierten Handlungskonzeptes - Masterplan ‚Stadthäfen-Münster‘ der Stadt Münster für den Standort entsprochen. Unter Berücksichtigung verkehrs- und sicherheitstechnischer Belange bei der Umsetzung der Entwicklungsziele ist allein aus der erforderlichen Errichtung einer Lichtsignalanlage im zukünftigen Kreuzungsbereich der Vorhabennutzung zum Hansaring eine Erhöhung der Immissionswerte um 1 bis 3 dB anzunehmen, weitergehende Erhöhungen sind aus anlagenbezogenen Mehrverkehren um aufgerundet bis zu 2 dB gegeben.

Vor dem Hintergrund der besonderen Lärmsituation werden zur Sicherung der Entwicklungsziele umfangreiche Lärminderungsmaßnahmen getroffen. So wird entsprechend den Anspruchsvoraussetzungen gemäß der 16. BImSchV im Einwirkungsbereich des baulichen Eingriffs in den Hansaring an den betroffenen Gebäudefassaden eine Überprüfung der Bausubstanz analog der Vorgehensweise gemäß 24. BImSchV durchgeführt und bei Erfordernis eine Bauteilverbesserung (Austausch der Fenster, Einbau von Lüftungsanlagen) vorgenommen. Da aktive Schallschutzmaßnahmen aufgrund der innerstädtischen Lage und stadtgestalterischen Erfordernisse am Standort nicht umgesetzt werden können, werden für die geplanten Vorhabennutzungen passive Schallschutzmaßnahmen entsprechend den Lärmpegelbereichen nach DIN 4109 zur Sicherung der Schutzbedürftigkeiten realisiert. Um die Lärmimmissionen im Nachtzeitraum zu minimieren, wird der Betrieb der Lichtsignalanlage im Kreuzungspunkt Hansaring/Zufahrt Vorhabengrundstück ausschließlich im Tageszeitraum in der Zeit von 6:00 - 22:00 Uhr erfolgen, Belange eines gesicherten und leistungsfähigen Verkehrsablaufs oder Belange der Verkehrssicherheit stehen der Nachtschaltung der Lichtsignalanlage nicht entgegen.

Abseits der planungsrechtlichen Festsetzungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan kann im Zusammenhang mit Überlegungen zur Lärminderungsplanung über weitergehende Maßnahmen wie z. B. der Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf dem Hansaring auf Tempo-30 oder den Einbau lärmmindernden Asphalts langfristig eine weitergehende Entlastung der Lärmsituation erwirkt werden.

8.5 Eingriffsregelung

Die Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 unterliegt der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, die in der Bauleitplanung nach § 1a BauGB abzuarbeiten ist. Ein Ausgleich ist dabei grundsätzlich nur soweit erforderlich, wie die geplante Bebauung über diejenigen Eingriffe hinausgeht, die bereits 'vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren' (§ 1a Abs. 3 BauGB).

Für den sog. Vorhabenbereich (V) bedeutet dies, dass gemäß Eingriffsregelung ausgleichspflichtige Eingriffe nicht zu erwarten sind, da dieser Bereich vor dem Rückbau eines Teiles der Gebäude im Jahr 2009 bereits flächendeckend überbaut bzw. versiegelt war (Abb. 1). Der geplante Eingriff geht somit über bereits erfolgte Eingriffe nicht hinaus.

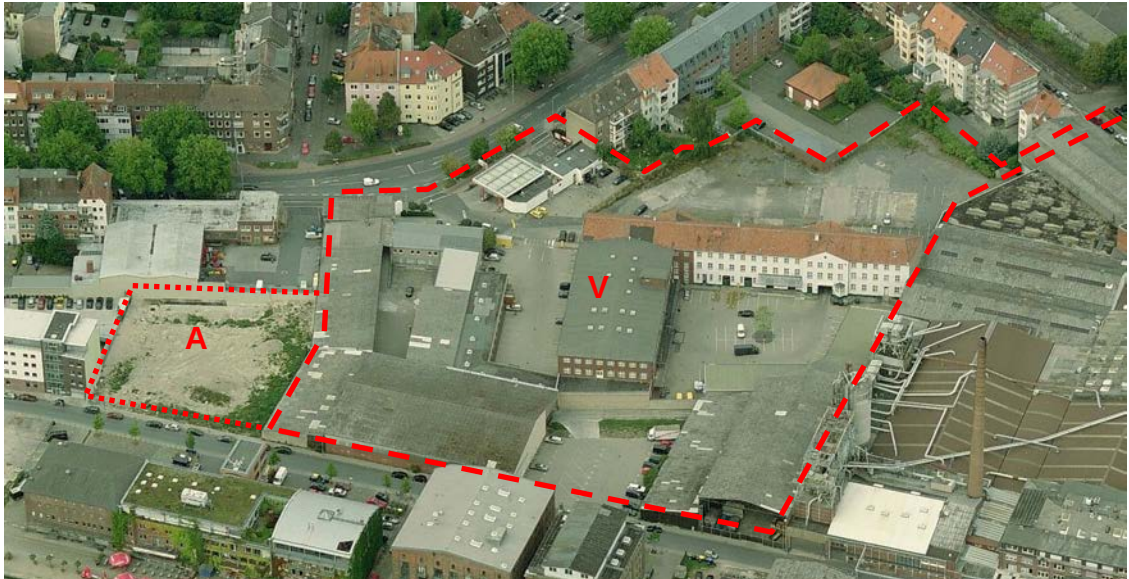


Abb.: Zustand des Plangebietes vor Gebäuderückbau
(V = Vorhabenbereich, A = Anpassungsbereich)

Für den sog. Anpassungsbereich (A) werden zur Ableitung des Ausgleichserfordernisses die Entwicklungsziele des rechtskräftigen BP Nr. 401 für das Mischgebiet MI 6 herangezogen. Ein Vergleich mit den Entwicklungszielen der aktuellen Planung ergibt, dass gegenüber den bisher planungsrechtlich zulässigen keine zusätzlichen Eingriffe zu erwarten sind. Dies wird u.a. durch die Übernahme der bisher rechtskräftigen GRZ von 0,6 gesichert und die weitgehende Übernahme der grünordnerischen Festsetzungen.

Im Ergebnis bereitet der vorhabenbezogene Bebauungsplan keinen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des Landschaftsgesetzes NRW vor, eine Kompensationsberechnung erfolgt daher nicht. Davon unabhängig

- sollen gemäß dem allgemeinen Vermeidungsgebot des § 15 BNatSchG hinsichtlich des Eingriffes in Altlastenverdachtsflächen sowie hinsichtlich der grünordnerischen Gestaltung des Gebietes Maßnahmen durchgeführt werden, über die weitergehende Beeinträchtigungen vermieden bzw. gemindert werden.
- Außerdem soll ein Ausgleich für Bäume erfolgen, die im Umfeld der Tankstelle am Hansaring zwar außerhalb des eigentlichen Planbereiches stehen, jedoch der Erschließung des Plangebiets weichen müssen (insgesamt 7 Exemplare).

8.6 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)

Bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante) würden die bestehenden Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 401 ihre Gültigkeit behalten. Dies stünde im Widerspruch zu den Zielen des Masterplans 'Stadthäfen Münster' bzw. des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster, welche für Planbereich und Umgebung eine langfristige Sicherung des Versorgungsangebots und eine Aufwertung des Stadtquartiers durch zusätzliche Wohn- und Dienstleistungsangebote zum Inhalt haben.

Abseits möglicher Umsetzungspotentiale in den angrenzenden Bereichen würde das Vorhaben Grundstück als aufgelassene Gewerbebrache jegliche stadtbildgestaltende Maßnahmen aufheben und somit das erforderliche stadträumliche und funktionale Zusammenwachsen des Stadtquartiers stören. Positive Umweltauswirkungen bei Beibehaltung des Status quo sind - abgesehen vom Ausbleiben des vorhabenbezogenen Verkehrslärms - gleichzeitig nicht erkennbar.

Die Verkehrslärmsituation am Hansaring ist weitestgehend als vorhabenunabhängig zu bewerten. Allein aus der Notwendigkeit nach einer geordneten städtebaulichen Entwicklung des Planbereichs und den damit verbundenen nutzungsspezifischen und verkehrstechnischen Erfordernissen zur Anbindung eines 20.000 m² großen innerstädtischen Grundstücks an das vorhandene innerörtliche Straßennetz sind Lärmzuwächse auch bei Nichtdurchführung der Planung über die mit der grundsätzlichen Entwicklung notwendige Umgestaltung der bestehenden Grundstückszufahrt zu einem leistungsfähigen lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt zu erwarten.

8.7 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Der Rat der Stadt Münster hat in seiner Sitzung am 07.07.2010 die Einleitung des planungsrechtlichen Verfahrens zum vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 und der damit verbundenen 39. Flächennutzungsplanänderung beschlossen. Die Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans gehen zurück auf die städtischen Planungen zur Neustrukturierung und Umgestaltung des südöstlichen Stadtquartiers im Bereich der Münsteraner Stadthäfen, deren Hauptzielsetzungen in vielfältigen Beteiligungsprozessen mit Politik und Bürgerschaft herausgearbeitet und zur Grundlage der politischen Beschlüsse gemacht wurden.

Im Zuge der Beteiligungsprozesse wurden unterschiedliche städtebaulich architektonische Konzepte mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten für den Vorhabenbereich ausgearbeitet. Das vorliegende Konzept zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan dokumentiert die Zielsetzungen des Masterplans 'Stadthäfen Münster' und setzt die Vorgaben des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster für den Standort um. Über die räumliche und funktionale Vernetzung des Grundstücks insbesondere zu den südlich und östlich angrenzenden Entwicklungsflächen ist eine Einfügung des Vorhabens in die bestehende und zukünftige Stadtstruktur sichergestellt.

Anderweitige Planungsmöglichkeiten wie ein Wohn- oder Gewerbegebiet oder die Überplanung des Standortes mit Gemeinbedarfs- oder Grünflächen sind zwar theoretisch möglich, entsprechen jedoch nicht den formulierten Stadtentwicklungszielen zur Neustrukturierung und Umgestaltung des südöstlichen Stadtquartiers. Die bereits begonnene Entwicklung im Bereich der Münsteraner Stadthäfen im Sinne einer vielfältig aufeinander abgestimmten Nutzungs- und Versorgungsstruktur wäre gestört, bestehende Potentiale zum Umbau ehemaliger gewerblich genutzter Hafenareale in ein vitales Stadtquartier blieben ungenutzt. Aufgrund der benannten Inhalte sind anderweitige Planungsmöglichkeiten nicht gegeben.

8.8 Monitoring

Zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplans auf die Umwelt sind gemäß § 4c BauGB Maßnahmen vorzusehen, um unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Für die Überwachung zuständig sind neben der Gemeinde auch die verschiedenen Fachbehörden, die gemäß § 4 Abs. 3 BauGB verpflichtet sind, die Gemeinde zu unterrichten, soweit nach den ihnen vorliegenden Erkenntnissen die Durchführung des Bauleitplans erhebliche, insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt hat. Als Monitoring können neben den durch § 4c BauGB veranlassten Überwachungsmaßnahmen auch fachgesetzliche Überwachungsmechanismen genutzt werden.

Nachfolgend werden die potentiell erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens den verschiedenen möglichen Überwachungsmaßnahmen gegenübergestellt. Es wird deutlich, dass die nach § 4c BauGB gebotene Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen vollständig auf bestehende behördliche Überwachungsstrukturen gestützt werden kann.

Umweltauswirkung	Geplante Maßnahmen zur Überwachung
Baulicher Eingriff in Altlastenverdachtsflächen, Gefährdung des Grundwassers	Eingriffe in die vorhandenen Altlastenverdachtsflächen erfolgen unter fachgutachterlicher Begleitung. Fachgesetzliche Grundlage bilden dabei die Bodenschutzgesetze. Ein Monitoring nach § 4c BauGB ist nicht erforderlich.
Verluste von Spontanvegetation im Plangebiet (Ausgleich durch Pflanzmaßnahmen im Plangebiet)	Eine Überprüfung der Ausführung der Pflanzmaßnahmen erfolgt im Rahmen der Bauabnahme nach Ende der Fertigstellungspflege. Ein Monitoring nach § 4c BauGB ist nicht erforderlich.
Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Rodung von Straßenbäumen (Ausgleich über Finanzierung von Ersatzpflanzungen)	

Zusätzliche Lärmemissionen und Luftverunreinigungen (Gewerbe, Verkehr)	Kontrollen sind im Zusammenhang mit der städtischen Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung vorzunehmen. Ein Monitoring nach § 4c BauGB ist nicht erforderlich.
Zusätzliche Verkehrsbelastungen im Bereich Hansaring	Eine Kontrolle der Leistungsfähigkeit der neuen Verkehrsknotenpunkte unterliegt der Straßenverkehrsbehörde. Ein Monitoring nach § 4c BauGB ist nicht erforderlich.
Etablierung empfindlicher Nutzungen im Wirkungsbereich eines Störfallbetriebes	Die behördlichen Überwachungsmaßnahmen hinsichtlich der Ziele und spezifischen Anforderungen des § 16 der Störfallverordnung werden insbesondere von den Fachbehörden des Umwelt- und Arbeitsschutzes durchgeführt. Ein Monitoring nach § 4c BauGB ist nicht erforderlich.

8.9 Zusammenfassung

Mit dem geplanten Vorhaben sollen die Entwicklungsziele des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster sowie des Masterplans 'Stadthäfen Münster' als wichtiger Baustein zur städtebaulichen Neuordnung des Stadthafenquartiers umgesetzt werden. Dabei beansprucht die Planung Innenbereichsflächen, die bisher zu dem seit 1996 rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 gehören. Für den Standort sind großflächige Einzelhandelsnutzungen im Sinne eines Stadtbereichszentrums mit einem ergänzenden Wohn- und Dienstleistungsangebot vorgesehen. Zur Entlastung der Parkplatzsituation im Stadtquartier ist mit der geplanten Vorhabennutzung zusätzlich die Errichtung einer Quartiersgarage verbunden.

Als Teil der Siedlungsstrukturen der südöstlichen Münsteraner Innenstadt ist der Planbereich durch Lärmemissionen, insbesondere durch Verkehrslärm entlang der innerstädtischen Haupteinfahrstraßen, erheblich belastet. Abseits der noch in Nutzung befindlichen Postgebäude stellt sich das Plangebiet seit Abriss der Gewerbebauten der Holzhandlung Wehmeyer in weiten Teilen als Schotterfläche dar, die teilweise von ruderaler Vegetation unterschiedlichen Typs bewachsen ist. Insgesamt umfasst der Bebauungsplan eine Fläche von rd. 2,7 ha.

Der vorliegende Umweltbericht dient der sachgerechten Aufbereitung und Bewertung des umweltrelevanten Abwägungsmaterials zu dieser Planung. Standortalternativen gibt es angesichts der standortbezogenen Zielsetzungen nicht. In nachfolgender Tabelle werden die Auswirkungen der Planung sowie mögliche Maßnahmen schutzgutbezogen gegenübergestellt sowie eine Bewertung der verbleibenden Beeinträchtigungen abgeleitet (dreistufige Bewertung: - = keine/ geringe Beeinträchtigung, + = mittlere Beeinträchtigung, ++ = erhebliche Beeinträchtigung).

Auswirkungen der Planung, Maßnahmen und verbleibende Beeinträchtigungen:

Auswirkungen der Planung	Maßnahmen	Konflikt
Schutzgut Mensch		
Zusätzlicher Verkehrslärm aus vorhabenbezogenen Verkehren. Betroffen ist am Hansaring ein bereits deutlich vorbelasteter Bereich mit Beurteilungspegeln von $\geq 70/60$ dB(A) tags/nachts	Festlegung von Lärmpegelbereichen für das Plangebiet, zusätzlich teilweise Vorgaben zur Verwendung schallgedämpfter Lüftungssysteme und zur Platzierung von Außenwohnbereichen.	+
Eingriff in den Knotenpunkt Hansaring bei einer bereits deutlich vorbelasteten Verkehrslärmsituation mit Beurteilungspegeln von $\geq 70/60$ dB(A) tags/nachts	Betrieb der Ampelanlage lediglich im Tageszeitraum zwischen 6:00 - 22:00 Uhr. Überprüfung der Bausubstanz analog der Vorgehensweise gemäß 24. BImSchV und ggf. Bauteilverbesserung.	++
Zusätzlicher Gewerbelärm.	Beschränkung der Betriebszeiten der Einzelhandelsnutzungen auf den Tageszeitraum, Erhalt von Wänden/Neuerrichtung von Lärmschutzwänden, Einhausung von Anlieferzonen und andere Lärmminierungsmaßnahmen führen zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm.	-
Zusätzliche Stickstoffdioxid- (NO ₂) und Feinstaubimmissionen (PM ₁₀ und PM _{2,5})	Keine Maßnahmen erforderlich. Erhöhung der Luftschadstoffwerte ist gegeben, jedoch Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV und langfristige Reduzierung durch rückläufige Vorbelastung.	+
Etablierung einer Nutzung mit hohem Besucheraufkommen im Einflussbereich eines Störfallbetriebes (potentielle Schwefeldioxid-Immissionen im Falle eines Brandes)	Keine Maßnahmen erforderlich, da die erwartbare maximale Belastungszeit für eine Gefährdung von Menschen zu kurz ist.	-
Verlust einer gemäß rechtskräftiger Planung vorgesehenen Grünfläche (Spielplatz).	Ausweisung einer entsprechenden Fläche in dem östlich angrenzenden Planbereich, 'Neuhafen-Münster' des BP. Nr. 541.	-
Schutzgut Biotopbestand, Tiere, Pflanzen		
Überplanung innerstädtischer Brachfläche (teils mit Ruderalvegetation).	Keine Maßnahmen erforderlich, da keine Betroffenheit schutzwürdiger Flächen.	-
Rodung von 9 überwiegend jüngeren Straßenbäumen am Hansaring (7 davon außerhalb des Plangebietes), außerdem Rodung	Finanzierung von Ersatzpflanzungen in möglichst großer Nähe zum Eingriffsort außerhalb des Plangebietes (Sicherung über Durchführungsvertrag), außerdem	-

von strauchartigen Sukzessionsgehölzen.	Pflanzung von 14 Bäumen auf dem Vorhabengrundstück, Begrünung von 3.400 m ² Dachfläche (Festsetzung im VBP).	
Potentielle Tötung von Individuen europäischer Vogelarten bei Gehölzrodung.	Gehölzrodung außerhalb der Brutzeit.	-
Schutzgut Boden		
Gegenüber rechtskräftiger Planung geringfügige zusätzliche Versiegelungen. Gegenüber bisheriger tatsächlicher Bebauung keine zusätzliche Versiegelung.	Hauptdächer der Erdgeschossnutzungen werden auf einer Fläche von insgesamt rd. 3.400 m ² mit extensiver Dachbegrünung versehen. Keine weiteren Maßnahmen erforderlich.	-
Baubedingter Eingriff in Altlasten und Altlastenverdachtsflächen.	Erarbeitung eines Altlastenmanagements, gutachterliche Begleitung von Baufeldfreimachung und Erdarbeiten.	-
Schutzgut Wasser		
Potentieller sickerwasserbedingter Schadstoffeintrag in das Grundwasser bei Entsiegelung von schadstoffbelastetem Bodenmaterial.	Gutachterliche Begleitung von Baufeldfreimachung und Erdarbeiten im Bereich von Altlasten.	-
Die geplante Tiefgarage greift möglicherweise in den Grundwasserleiter ein.	Vermeidung von Konflikten über bautechnische Maßnahmen.	-
Schutzgut Klima/Luft		
Beibehaltung einer Nutzungsstruktur mit hohem Versiegelungsgrad.	Maßnahmen der Grünordnung mindern den sog. Wärmeinseleffekt nur geringfügig. Es resultieren gegenüber der bisherigen Nutzung jedoch keine zusätzlichen Belastungen, weitere Maßnahmen sind daher nicht erforderlich.	-
Betriebsbedingte Schadstoffemissionen.	Nicht völlig vermeidbar, aber geringfügig. Die Erfüllung der Vorgaben des Erneuerbare-Energien-Wärmegesetzes wird im Rahmen der Baugenehmigung nachgewiesen.	-
Schutzgut Landschaft/Ortsbild		
Belange des Wohnumfeldes und der Erholung sind von der Planung nicht betroffen.		-
Schutzgut Kultur- und Sachgüter		
Belange des Denkmalschutzes sind von der Planung nicht betroffen.		-
Wechselwirkungen		
Erhebliche Umweltauswirkungen infolge sich negativ verstärkender Wechselwirkungen sind nicht zu erwarten.		-

Eine Eingriffsbilanzierung zum Vorhaben wurde nicht erstellt, da gegenüber der bisherigen Nutzung keine zusätzlichen Eingriffe zu erwarten sind.

Zusammenfassend ist als erhebliche Umweltauswirkung lediglich die Lärmproblematik am Hansaring zu bewerten. Sie resultiert hier vornehmlich aus der Vorbelastung, die aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bereits heute (Prognose-Nullfall 2016) anzutreffen ist. In Abwägung der Sicherung der stadtstrukturellen Entwicklungsziele zur Reaktivierung einer innerstädtischen Brachfläche mit den Belangen des Lärmschutzes kann in Anwendung der im Bebauungsplan festgesetzten Lärminderungsmaßnahmen und der Sicherung und Durchführung der Anspruchsvoraussetzungen gemäß der 16. BImSchV im Einwirkungsbereich des baulichen Eingriffs eine hinreichende Verträglichkeit des Vorhabens erwirkt und einer Umsetzung der Vorhabenplanung im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung auch unter dem Aspekt der Lärmauswirkungen entsprochen werden. Weitergehende Möglichkeiten einer zusätzlichen Lärminderung sind durch bauliche und verkehrliche Maßnahmen im Zusammenhang mit einer Lärminderungsplanung entlang der innerstädtischen Hauptverkehrsachsen zu erzielen. Neben der Aufwertung und Sicherung bestehender innerstädtischer Wohn- und Arbeitsstandorte bleibt somit die Handlungsfähigkeit zukünftiger Stadtentwicklungen auch unter dem Aspekt der Lärmimmissionen gewahrt.

9 Abwägung

9.1 Eingriffe in Natur und Landschaft, Ausgleich

Der Bebauungsplan bereitet keinen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des Landschaftsgesetzes NRW vor, eine Kompensationsberechnung erfolgt daher nicht.

Davon unabhängig werden gemäß dem allgemeinen Vermeidungsgebot des § 15 BNatSchG hinsichtlich des Eingriffs in Altlastenverdachtsflächen sowie hinsichtlich der grünordnerischen Gestaltung des Gebietes Maßnahmen durchgeführt, über die weitergehende Beeinträchtigungen vermieden bzw. gemindert werden. Die mit Umsetzung der Vorhabenplanung wegfallenden Bäume im Umfeld der Tankstelle am Hansaring (überwiegend außerhalb des Planbereiches) werden in diesem Zusammenhang ersetzt.

9.2 Sonstige Umweltbelange, verbleibende Auswirkungen

Die im Umweltbericht in Kap. 8.4.9 dargestellten verbleibenden (erheblichen) nachteiligen Umweltauswirkungen betreffen insbesondere zusätzlichen Lärm aus dem erforderlichen Umbau der bestehenden Grundstückszufahrt am Hansaring zu einem Lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt bei einer bereits deutlich vorbelasteten Verkehrslärmsituation. Der Umbau resultiert aus dem grundsätzlichen Erfordernis einer sicheren und leistungsfähigen Verkehrsanbindung zur Entwicklung des brachgefallenen innerstädtischen Planbereichs.

Die Einwirkungen auf die entsprechenden Schutzgüter sind unvermeidbar, über die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzten bzw. im Durchführungsvertrag gesicherten Schutz- und Minderungsmaßnahmen kann den Auswirkungen jedoch angemessen entgegen-gewirkt und somit den stadtstrukturellen Erfordernissen nach einer geordneten städtebaulichen Entwicklung des Standortes im Sinne des § 1 Abs. 5 BauGB entsprochen werden.

9.3 Gesamtabwägung

Mit der Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 ist unter dem Titel ‚Hafencenter‘ die Errichtung von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit einer maximalen Verkaufsfläche von 4.900 m² in Kombination mit einem zusätzlichen Angebot an Dienstleistungsnutzungen/ Praxen/Büros, gastronomischen Einrichtungen und Wohnnutzungen mit rd. 7.400 m² am Standort Stadthafen I, auf den ehemals gewerblich genutzten Flächen zwischen Hansaring, Schillerstraße und Hafenweg verbunden. Mit den 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 ‚Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster‘ sowie im Masterplan ‚Stadthäfen 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 i. S. eines Stadtbereichszentrums 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 wird eine planungsrechtliche Sicherung der gutachterlichen Vorgaben erwirkt, so dass strukturelle Auswirkungen auf die vorhandene Zentrenstruktur und Versorgungssituation oder Funktionsverluste in den benachbarten Stadtbereichszentren 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 verbunden. Zur Sicherung der verkehrlichen Abläufe auf den angrenzenden Erschließungsstraßen 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 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 Ver-

träglichkeit des Vorhabens auch vor dem Hintergrund der besonderen Lärmsituation zum Hansaring erwirkt werden. Weitergehende, jedoch nicht bebauungsplanrelevante 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 Planbereich durch Luftschadstoffe belastet. Die gutachterliche Bewertung der Schadstoffimmissionen ergab, dass mit Umsetzung der Entwicklungsziele keine unzulässige Überschreitung der NO_2 - und Feinstaubgrenzwerte PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$ für die bestehenden und geplanten Nutzungen im Änderungsbereich verbunden ist, Belange aus Luftschadstoffimmissionen stehen dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 nicht entgegen.

Über die bestehende technische Infrastruktur ist die Ver- und Entsorgung der geplanten Vorhabennutzungen grundlegend sichergestellt. Maßnahmen am vorhandenen Leitungsnetz beschränken sich auf das unmittelbare Plangrundstück und werden auf der Ebene des Durchführungsvertrags gesichert, die planungsrechtliche Sicherung erfolgt über Festsetzungen im Bebauungsplan.

Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass der Planbereich bereits nahezu flächendeckend überbaut oder versiegelt war, geht der geplante Eingriff über bereits erfolgte Eingriffe nicht hinaus, Belange von Natur und Landschaft sind von der Umsetzung der Entwicklungsziele nicht betroffen. Planungsrelevante Tier- und Pflanzenarten kommen im Plangebiet nicht vor und sind auch für die nahe Zukunft nicht zu erwarten. Die aufgrund der früheren gewerblichen Nutzung der Grundstücke durchgeführten Altlastenuntersuchungen haben keine erheblichen flächigen Belastungen des Bodens oder der zurzeit noch auf dem Grundstück bestehenden baulichen Anlagen ergeben, zur Sicherung der Altlastenbelange wird die Umsetzung der geplanten Maßnahmen 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 Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht entgegen.

Im Sinne einer Gesamtabwägung würde bei Nichtdurchführung der Planung das bestehende Planungsrecht Gültigkeit behalten, womit eine Umsetzung der Entwicklungsziele des ‚Einzelhandels- und Zentrenkonzepts‘ und 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 städtebauli-

che 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 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 Planung / Durchführungsmaßnahmen

Zur Realisierung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans werden ergänzende öffentlich-rechtliche vertragliche Vereinbarungen in einem Durchführungsvertrag gemäß § 12 BauGB zwischen der Stadt Münster und dem Vorhabenträger abgeschlossen.

Eine Bodenordnungsmaßnahme nach §§ 45 ff BauGB zur Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 ist nicht erforderlich.

Die Verwirklichung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 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 § 9 Abs.8 BauGB als Anlage zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 „Hansaring/Schillerstraße/Hafenweg/Dortmunder Straße“

Münster, den _____
Der Oberbürgermeister
In Vertretung

Schultheiß
Stadtdirektor