

Anlage 6  
zur Vorlage Nr. V/0518/2015

## **B E G R Ü N D U N G**

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

## INHALT

1.	Planungsgrundlagen.....	5
1.1.	Planungsanlass, allgemeine Beschreibung des Vorhabens .....	5
1.2.	Auswahl des Vorhabenstandortes.....	8
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 .....	15
6.	Inhalt des vorhabenbezogenen Bebauungsplans .....	17
6.1.	Grundzüge der Planung .....	17
6.2.	Bauliche Nutzung und Baugestaltung .....	21
6.2.1.	Bestimmung nach Art und Maß der Nutzung .....	21
6.2.2.	Bebaubare Flächen .....	28
6.2.3.	Bauweise und Bauform .....	29
6.2.4.	Firstrichtung, Dachform .....	30
6.2.5.	Material, Farbgebung .....	31
6.2.6.	Stellplätze, Nebenanlagen.....	31
6.2.7.	Freiflächen, Begrünung .....	33
6.2.8.	Werbeanlagen .....	33
6.3.	Verkehrsflächen / Erschließung .....	34
6.3.1.	Verkehrliche Situation, Erschließung .....	34
6.3.2.	ÖPNV-Anbindung.....	42
6.3.3.	Verkehrsflächen .....	42
6.4.	Ver- und Entsorgung / technische Infrastruktur .....	43
6.4.1.	Geh-, Fahr- und Leitungsrechte.....	44
6.5.	Gemeinbedarf / soziale Infrastruktur .....	45
6.6.	Grünflächen / Begrünung .....	45
6.6.1.	Öffentliche Grünflächen.....	45
6.6.2.	Private Grünflächen.....	46
6.6.3.	Wald / Flächen für die Landwirtschaft.....	46
6.6.4.	Anpflanz- und Erhaltungsgebote .....	46
6.6.5.	Ausgleichsflächen .....	47

6.7.	Immissionsschutz.....	48
6.7.1.	Schallimmissionen.....	48
6.7.2.	Luftschadstoffimmissionen .....	74
6.7.3.	Störfall-Betrieb.....	76
6.8.	Altlasten / Altstandorte .....	77
6.9.	Denkmalschutz / Archäologie.....	83
6.10.	Artenschutz.....	83
7.	Flächenbilanz .....	86
8.	Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht .....	87
8.1.	Rahmen der Umweltprüfung .....	87
8.2.	Kurzdarstellung der Planung.....	89
8.3.	Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes.....	90
8.3.1.	Fachgesetze.....	90
8.3.2.	Fachplanungen.....	92
8.4.	Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose ...	93
8.4.1.	Mensch .....	93
8.4.2.	Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt .....	99
8.4.3.	Boden.....	101
8.4.4.	Wasser.....	103
8.4.5.	Klima / Luft .....	104
8.4.6.	Landschaft / Ortsbild .....	105
8.4.7.	Kulturgüter und sonstige Sachgüter.....	105
8.4.8.	Wechselwirkungen der Schutzgüter .....	106
8.4.9.	Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen .....	106
8.5.	Eingriffsregelung .....	108
8.6.	Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante).....	109
8.7.	Anderweitige Planungsmöglichkeiten.....	110
8.8.	Monitoring .....	111
8.9.	Zusammenfassung .....	112
9.	Abwägung .....	116
9.1.	Eingriffe in Natur und Landschaft, Ausgleich.....	116
9.2.	Sonstige Umweltbelange, verbleibende Auswirkungen .....	116
9.3.	Gesamtabwägung.....	118
10.	Realisierung der Planung / Durchführungsmaßnahmen.....	123

## 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](mailto:office@stadtraum-architekten.de), im Internet: [www.stadtraum-architekten.de](http://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 Entwicklungspotenziale einen Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ <sup>\*1)</sup> 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 Hafengeweg, als Standortpotenzial die Ansiedlung großflächigen Einzelhandels mit einer maximalen Verkaufsfläche von 4.900 m<sup>2</sup> 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 <sup>\*2)</sup> 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 m<sup>2</sup> zuzüglich eines angeschlossenen Getränkemarktes mit 400 m<sup>2</sup> VK, eines Lebensmitteldiscounters mit einer Verkaufsfläche von 900 m<sup>2</sup>

<sup>\*1)</sup> Masterplan / Integriertes Handlungskonzept Stadthäfen Münster  
Stadt Münster, Dezernat III / Stadtplanung, aktualisierte Fassung Mai 2012

<sup>\*2)</sup> Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster, Fortschreibung 2009  
Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Juli 2009

sowie eines Drogeriefachmarktes mit 550 m<sup>2</sup> VK und einer Apotheke von 50 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>, die Flächen für die ergänzenden Nutzungen umfassen mit rd. 3.400 m<sup>2</sup> für Dienstleistungen/Praxen/Büros, 1.000 m<sup>2</sup> für Gastronomie und rd. 3.000 m<sup>2</sup> für die Wohnnutzungen, insgesamt rd. 7.400 m<sup>2</sup>.

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 Turmbauung 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 Grenzwall im unmittelbaren östlichen Anschluss an den Vorhabenbereich können als prägender Ausdruck der früheren Gewerbenutzung erhalten bleiben, alternativ ist als Grundstückseinfriedung zwischen dem Kundenparkplatz des Vorhabengrundstücks und dem östlich angrenzenden geplanten Wohnbereich „Neuhafen“ eine 5,00 m hohe Wand oder Heckeneinfriedung unter Beachtung der Belange zum Immissionsschutz gemäß der zwischen den Eigentümern der Grundstücke getroffenen nachbarrechtlichen Vereinbarung möglich. 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. 357 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. 220 öffentlichen Stellplätzen dem

bestehenden Parkdruck im Quartier entgegenwirken und somit die verkehrliche Situation im Planbereich verbessern. Alle Stellplätze im Vorhabenbereich sind kostenpflichtig und werden bewirtschaftet. Der Kundenparkplatz ist alleinig vom Hansaring anfahrbar, die Tiefgarage erhält Ein- und Ausfahrten vom Hansaring als auch zum Hafengeweg.

Zur Umsetzung der Entwicklungsziele wurde eine Verlagerung des auf dem Vorhabengrundstück bestehenden Postzustellstützpunktes in ein neu zu errichtendes Gebäude im südlichen Hafengebiet erforderlich. Der Erwerb des Ersatzgrundstückes und Neubau des Zustellstützpunktes ist zwischenzeitlich durch den Vorhabenträger erfolgt, der neue Postzustellstützpunkt ‚Am Mittelhafen 55‘ wurde im Mai 2014 durch die Deutsche Post AG in Betrieb genommen. Das ehemalige Postgebäude auf dem Vorhabengrundstück ist leergezogen, der Rückbau des Gebäudes erfolgt im Zuge der Umsetzung des Planvorhabens. Neben dem ehemaligen Postzustellstützpunkt ist mit der Umsetzung der Vorhabenplanung der Rückbau des im nordöstlichen Anschlussbereich des Vorhabengrundstücks zur Schillerstraße bestehenden ehemaligen Wirtschaftsgebäudes sowie der Tankstelle auf dem derzeit noch im Eigentum der Stadt Münster befindlichen Grundstück zum Hansaring verbunden. Die Veräußerung des Tankstellengrundstücks an den Vorhabenträger wurde über einen separaten Kaufvertrag geregelt. Der Grundstückskaufvertrag wird mit Inkrafttreten des Bebauungsplans wirksam.

Östlich des Vorhabenbereichs 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 Vorhabengrundstück 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 Vorhabenbereich darstellt. Neben dem Vorhabenbereich ist zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung als sog. Ergänzungsbereich das Flurstück 898 im westlichen Planbereich zum Hafengeweg als Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB für eine 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 / Hafengeweg / 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 Hafeningenieurforum/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. Die Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB erfolg-

te in der Zeit vom 24.02.2014 bis 24.03.2014. Ort und Dauer der Auslegung sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, wurden im Amtsblatt Nr. 4 der Stadt Münster am 14.02.2014 bekanntgemacht.

## 1.2. Auswahl des Vorhabenstandortes

Die Auswahl des Standortes zur Errichtung der Vorhabennutzungen ist aus den Ziel- aussagen des Masterplans Stadthäfen Münster abgeleitet, der für den Bereich zwischen Hansaring und Hafengeweg, auf den ehemaligen Flächen der Holzhandlung Wehmeyer und dem zwischenzeitlich aufgegebenen Postzustellstützpunkt „Hansaring 64“ der Post AG 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. Die städtebauliche Entwicklung des brachgefallenen, ehemaligen Gewerbestandes ist erstrangiges Planungsziel. Über die Lage zwischen der Hauptverkehrsachse Hansaring und dem Hafengeweg sowie über die Anbindung zur Schillerstraße ist eine 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 Entwicklungszielen am Standort entsprochen.

## 2. Geltungsbereich

Das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 setzt sich zusammen aus den Grundstücksflächen des Vorhabenträgers, die einschließlich des ehemaligen städtischen Tankstellengrundstücks den Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplans (Vorhabensbereich) darstellen, Teilen des Hafengewegs als Straßenverkehrsfläche und eines nach § 12 Abs. 4 BauGB einbezogenen Grundstücks am Hafengeweg, für das inzwischen eine Neubebauung genehmigt worden ist. 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 Hafengewegs 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 Hafengewegs 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 Gewerbegebiet 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 Hafenwegs 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 (Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB) 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 ca. 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 Hafeningenieurforum/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. Die Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte in der Zeit vom 24.02.2014 bis 24.03.2014. Ort und Dauer der Auslegung sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, wurden im Amtsblatt Nr. 4 der Stadt Münster am 14.02.2014 bekanntgemacht. Die Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen und der Feststellungsbeschlüsse sind - ebenso wie der Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan 535 - für die Ratssitzung am 11.11.2015 vorgesehen.

### **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 Hafengeweg 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 Innenstadtquartier 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 treten in seinem Geltungsbereich die bisher gültigen Festsetzungen des Bebauungsplans 401 außer Kraft.

### 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‘ \*<sup>1</sup>) sowie den Vorgaben des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster \*<sup>2</sup>).

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.

---

\*<sup>1</sup>) Masterplan / Integriertes Handlungskonzept Stadthäfen Münster  
Stadt Münster, Dezernat III / Stadtplanung, aktualisierte Fassung Mai 2012

\*<sup>2</sup>) 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 einem Rewe-Markt sowie mehreren kleinteiligen Laden- und Büronutzungen sind am Hansaring bereits diverse Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote vorhanden. Nach Westen zur Dortmunder Straße, nördlich des Hafengewegs, wird die Struktur durch ein 4 - geschossiges Bürogebäude bestimmt, das über den Neubau des Wohn- und Geschäftshauses auf der gemäß § 12 Abs. 4 BauGB in den Geltungsbereich des VBP 535 einbezogenen Fläche im Sinne einer geschlossenen Straßenrandbebauung räumlich fortgeführt wird. Nach Osten zwischen Schillerstraße und Hafengeweg 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 Hafengeweg stellt sich nach Abriss der ehemaligen Gewerbebauten der Holzhandlung Wehmeyer in weiten Teilen als brachgefallene Gewerbefläche dar. Lediglich mit der Tankstelle im Eingangsbereich vom Hansaring, einem ehemaligen Wirtschaftsgebäude im nordöstlichen Anschluss zur Schillerstraße und mit dem 3-geschossigen, zwischenzeitlich leergezogenen ehemaligen Postzustellstützpunkt der Deutschen Post AG befinden sich noch bauliche Anlagen auf dem Grundstück. Aktive Nutzungen sind mit Ausnahme der Tankstelle auf dem Gelände nicht mehr vorhanden. Mit Veräußerung des Tankstellengrundstücks an den Vorhabenträger wird die Tankstellennutzung aufgegeben, in der Folge werden alle verbliebenen baulichen Anlagen mit Umsetzung des Vorhabens abgerissen.

Südlich des Hafengewegs grenzen nach Osten drei- bis siebengeschossige 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 Hafengeweg 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 feststehenden Aufgabe des Lagers im Jahr 2016 Berücksichtigung finden muss.

Mit dem vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird der bereits in den 1990er Jahren begonnene Wandel im nördlichen Bereich des Stadthafens I von einem gewerblich-industriell genutzten Areal in ein gemischtes Stadtquartier konsequent fortgeführt. Basierend auf den Zielsetzungen des Masterplans ‚Stadthäfen Münster‘ \*<sup>1)</sup> bildet das Planvorhaben ‚Hafencenter‘ dabei den nächsten wichtigen Realisierungsschritt zur Neuordnung des Quartiers. Im weiteren östlichen Anschluss soll mit Überplanung des ehemaligen Werksgeländes der Firma OSMO zum Wohnquartier ‚Neuhafen Münster‘ und der über Architektenwettbewerbe überplanten Flächen südöstlich des Hafenwegs die städtebauliche Neuordnung entsprechend den städtischen Zielsetzungen für diesen Hafenabschnitt vervollständigt werden.

---

\*<sup>1)</sup> Masterplan / Integriertes Handlungskonzept Stadthäfen Münster  
Stadt Münster, Dezernat III / Stadtplanung, aktualisierte Fassung Mai 2012

## 5. Planungsziele

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 sollen unter dem Titel ‚Hafen-center‘ die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Schaffung eines Stadtbereichszentrums geschaffen werden. Als zentraler Versorgungsbereich sollen großflächige und nichtgroßflächige Einzelhandelseinrichtungen mit überwiegend nahversorgungsrelevanten Sortimenten, Gastronomie- und Dienstleistungsangeboten sowie ergänzende Praxen, Büro- und Wohnnutzungen am Standort Stadthafen zwischen Hansaring und Hafengeweg angesiedelt werden. Über die Einzelhandelsnutzungen soll gemäß den Vorgaben des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster <sup>\*2)</sup> insbesondere die qualitative Versorgung im Stadtquartier langfristig sichergestellt werden, mit der gezielten Ergänzung der Einzelhandelsstrukturen durch Dienstleistung, Gastronomie, Büro- und Wohnnutzung wird eine Nutzungsdurchmischung des Projekts erreicht. Damit werden Nutzungsstrukturen aus der Umgebung aufgegriffen, durch eine Steuerung der Gebäudestruktur soll auch baulich ein Einfügen in die Umgebung erreicht werden.

Darüber hinaus soll über die im Zusammenhang mit der Vorhabennutzung geplante Errichtung einer Quartiersgarage zur öffentlichen Nutzung dem erhöhten Stellplatzbedarf im Stadtviertel und am Hafen entsprochen werden mit einer Entlastung der Umgebung insbesondere vom ruhenden Verkehr.

Ein differenziertes Verkehrskonzept stellt sicher, dass die bestehenden und neu entstehenden Verkehre verträglich abgewickelt werden, die Belastungen für die Umgebung weitgehend minimiert werden und trotzdem eine Durchlässigkeit des Gebiets für Fußgänger und Radfahrer erreicht wird.

Die Planungsinhalte sind Teil der Umstrukturierung im südöstlichen Innenstadtquartier von Münster, deren wesentliche Zielaussagen zur Sicherung der stadträumlichen und nutzungsspezifischen Qualitäten im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ <sup>\*1)</sup> niedergelegt sind.

Im sogenannten ‚Hafenforum‘ <sup>\*3)</sup> 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 Work-

---

<sup>\*2)</sup> Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster, Fortschreibung 2009  
Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Juli 2009

<sup>\*1)</sup> Masterplan / Integriertes Handlungskonzept Stadthäfen Münster  
Stadt Münster, Dezernat III / Stadtplanung, aktualisierte Fassung Mai 2012

<sup>\*3)</sup> Hafenforum, Prozess zur Fortschreibung des Masterplans Stadthäfen Münster  
Beschluss Juni 2010, Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft der Stadt Münster

shops der öffentliche Diskussionsprozess beendet. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Hafenforums und der Workshops wurde der Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ 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 auf 4.900 m<sup>2</sup> begrenzt.

Die Investoren stellten die an die Vorgabe 4.900 m<sup>2</sup> Gesamtverkaufsfläche angepasste Planung am 03.05.2012 im ASSVW vor. Vorgesehen sind ein E-Center incl. Getränke mit 3.400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, ein Drogeriemarkt mit 550 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, eine Apotheke mit anteilig 50 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche sowie ein Lebensmitteldiscounter mit 900 m<sup>2</sup> 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 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.

Im Zuge der Beschlussfassung über die Ergebnisse des Hafenforums beschloss der Hauptausschuss am 14.12.2011 nicht nur eine Reduzierung der Gesamtverkaufsfläche auf 4.900 m<sup>2</sup>, sondern auch, die Ausweisung eines Stadtbereichszentrums zwischen Hafengeweg und Hansaring im Masterplan Stadthäfen Münster aufzuheben. Im Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster von 2009 ist der Standort allerdings weiterhin als Stadtbereichszentrum ausgewiesen. Auch die geplante Größenordnung der Verkaufsfläche von 4.900 m<sup>2</sup> entspricht noch der Versorgungsfunktion eines Stadtbereichszentrums. Die Verwaltung hat die Fraktionen mit Stellungnahme vom 17.4.2013 über diese Sachlage informiert. Der Beschluss des Hauptausschusses vom 14.12.2011 wird daher bezüglich der Aussage, es solle kein Stadtbereichszentrum ausgewiesen werden, mit den Beratungen zum Satzungsbeschluss aufgehoben.

## 6. Inhalt des vorhabenbezogenen Bebauungsplans

### 6.1. Grundzüge der Planung

Mit dem ‚Hafencenter‘ wird ein ganzheitliches Konzept aus Einzelhandelseinrichtungen, Gastronomie, Dienstleistungsangeboten/Praxen/Büros sowie ergänzenden Wohnnutzungen am Standort Hansaring / Hafengeweg umgesetzt. Mit dem geplanten Lebensmittelvollsortimenter und dem Discounter sind großflächige Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevantem Kernsortiment Bestandteil des Konzeptes. Die Gesamtverkaufsfläche im Vorhabenbereich umfasst eine Fläche von 4.900 m<sup>2</sup> VK. Die Flächen für die ergänzenden Nutzungen betragen rd. 7.400 m<sup>2</sup> (Dienstleistungen/Praxen/Büros rd. 3.400 m<sup>2</sup>, Gastronomie rd. 1.000 m<sup>2</sup> und rd. 3.000 m<sup>2</sup> für Wohnnutzungen). Durch bewusste, zielgerichtete Nutzungszuweisungen werden die einzelnen Nutzungen im Bebauungsplan gesichert.

Die Kopplung des Centers mit einer Quartiersgarage mit ca. 220 öffentlichen Stellplätzen stützt die Quartiersfunktion zusätzlich. Die Sicherung der Quartiersgaragennutzung erfolgt durch Regelungen im Durchführungsvertrag.

Die in den folgenden Kapiteln noch näher aufgezeigten Festsetzungen zum Maß der Nutzung und Ausgestaltung der Gebäudekörper sichern die städtebaulich architektonischen Entwicklungsziele und Qualitäten und damit die Verträglichkeit des Vorhabens im bestehenden Stadtquartier.

Die Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 erfolgt 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 wirksamen Regionalplan Münsterland ist der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 als Allgemeiner Siedlungsbereich dargestellt. Im Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster <sup>\*2)</sup> ist zwischen Hansaring und Hafengeweg das Vorhabengrundstück einschließlich der westlich bis zur Dortmunder Straße angrenzenden Flächen unter der Nummer B 6 als neu zu entwickelndes Stadtbereichszentrum „Hansaring/Osmo“ mit mittelzentraler Versorgungsfunktion entsprechend der Kategorie B (Nebenzentren) 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.

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 m<sup>2</sup> projektiert. Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen aus den Entwicklun-

<sup>\*2)</sup> Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster, Fortschreibung 2009  
Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Juli 2009

gen im Einzelhandelsbestand der Stadt Münster, veränderten absatzwirtschaftlichen Kennziffern sowie aktuellen Erkenntnissen zur Bevölkerungs- und Kaufkraftentwicklung im Untersuchungsraum wurde jedoch im Jahre 2010 eine Überarbeitung des Konzeptes erforderlich. In diesem Zusammenhang wurde das Gesamteinzelhandelsvolumen angepasst und auf 6.900 m<sup>2</sup> Gesamtverkaufsfläche reduziert, so dass eine Neubewertung der städtebaulichen Auswirkungen auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse des im Februar 2009 fortgeschriebenen Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster notwendig wurde. Die Ergebnisse der Bewertung sind in der Städtebaulichen Wirkungsanalyse <sup>\*4)</sup> aus dem Jahr 2011 dokumentiert.

Auf Basis der Kennziffern zur Kaufkraft (Kaufkraftbindung/Kaufkraftzuflüsse), zum einzelhandelsrelevanten Nachfragevolumen und zur Einzelhandelszentralität wurden das Vorhaben ‚Hafencenter‘ und sein Einzugsgebiet erfasst und hinsichtlich der Umverteilungswirkungen als maßgebliches Kriterium für die Beurteilung der zu erwartenden städtebaulichen Auswirkungen bewertet. Als Bewertungskriterien wurden städtebauliche Kriterien (Auswirkungen auf die städtebauliche Funktionsfähigkeit der benachbarten Versorgungsbereiche und auf die Nahversorgung im Versorgungsbereich) sowie landesplanerische Kriterien (Konzentrationsgebot, Integrationsgebot, Kongruenzgebot und Beeinträchtigungsverbot) gutachterlich untersucht. Als Kerneinzugsgebiet wurde für den Untersuchungsraum das südöstliche Münsteraner Stadtgebiet mit den Standortbereichen, die nach dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster als zentrale Versorgungsbereiche bzw. Sonderstandorte ausgewiesen sind, erfasst (Östliche City-Randlage, Warendorfer Straße/Schiffahrter Damm, Wolbecker Straße (westlich), Hammer Straße, Hansaring/Osmo, Friedrich-Ebert-Straße, Wolbecker Straße (östlich), Mauritz-Ost/Wolbecker Straße, St. Mauritz Ost/Mondstraße, Bohlweg, Robert-Bosch-Straße, Robert-Bosch-Straße/DEK, Hammer Straße/Trauttmansdorffstraße und Loddenheide). Als weiterer Einzugsbereich wurde das Stadtbereichs- bzw. Grundversorgungs-/Nahbereichszentrum in Gremmendorf und Angeldomde berücksichtigt. Neben dem aktuellen Einzelhandelsbestand im Untersuchungsraum sind zusätzlich die geplanten potenziellen 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 m<sup>2</sup> VK
- ‚Gesundheits- und Körperpflege‘ max. 800 m<sup>2</sup> VK
- ‚Bekleidung‘ max. 800 m<sup>2</sup> VK und
- ‚Schuhe/Lederwaren‘ max. 300 m<sup>2</sup> VK

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

und der Festsetzung von Verkaufsflächenobergrenzen für zusätzliche kleinteilige zentrenrelevante Angebote auf max. 600 m<sup>2</sup> VK sowie der Festsetzung maximaler Obergrenzen für einzelne kleinteilige Ladenlokale, wurde für die Gesamtverkaufsflächengröße von 6.900 m<sup>2</sup> 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 Münster sowie zu bundes- und landesrechtlichen Rahmenbedingungen ist unter Berücksichtigung der benannten Einschränkungen aus Sicht des Gutachters nicht gegeben.

Aus dem Erfordernis weitergehender Planungsoptimierungen und Einarbeitung der Maßgaben aus dem nach dem Hafenforum überarbeiteten Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ wurde das Architektur- und Nutzungskonzept der Vorhabenplanung im Jahr 2012 erneut überarbeitet. Dabei wurde gemäß dem politischen Beschluss die maximal zulässige Gesamtverkaufsfläche der geplanten Einzelhandelseinrichtungen auf 4.900 m<sup>2</sup> VK reduziert und das Nutzungsprofil mit einer Stärkung des Wohn- und Dienstleistungsangebotes im Sinne eines gemischten Stadtquartiercenters weiter geöffnet (s.a. Kapitel 5).

In der Gesamtverkaufsfläche von 4.900 m<sup>2</sup> VK sind als Einzelhandelsnutzungen ein Verbrauchermarkt mit einer Verkaufsfläche von 3.000 m<sup>2</sup> mit integriertem Getränkemarkt von zusätzlich 400 m<sup>2</sup> VK, ein Lebensmitteldiscounter mit einer VK von 900 m<sup>2</sup> sowie ein Drogeriemarkt mit einer Fläche von 550 m<sup>2</sup> VK und eine ergänzende Apotheke mit einer VK von 50 m<sup>2</sup> vorgesehen.

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 <sup>\*5)</sup> vorgenommen wurde.

Zur Bewertung des Einflusses der veränderten Rahmenbedingungen auf die gutachter-

---

<sup>\*5)</sup> „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

lichen Ergebnisse aus dem Jahr 2011 wurden die möglichen absatzwirtschaftlichen Umverteilungseffekte neu berechnet und in die Einschätzung möglicher städtebaulicher Folgewirkungen eingestellt. Mit 3.550 m<sup>2</sup> VK bleibt der in die Berechnung einzustellende Verkaufsflächenanteil für die Hauptwarengruppe Nahrungs- und Genussmittel mit - 1,4 % gegenüber dem Stand 2011 von 3.600 m<sup>2</sup> nahezu unverändert, in der Branche Gesundheits- und Körperpflegeartikel ist mit 715 m<sup>2</sup> ein um 10,6 % geringer Anteil gegenüber den früheren Verkaufsflächenanteilen von 800 m<sup>2</sup> gegeben. Für die verbliebenen angebotenen Randsortimente sind aufgrund der geringeren Umsatzvolumina städtebauliche Auswirkungen lt. Gutachter nicht zu erwarten.

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 inzwischen durch dort erfolgte 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 Hafensareals 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 m<sup>2</sup> mit einem Getränkemarkt mit einer zusätzlichen Verkaufsfläche VK von maximal 400 m<sup>2</sup> zulässig.
- in dem mit (B) gekennzeichneten Teilbereich im Erdgeschoss ausschließlich ein Drogeriefachmarkt mit einer maximal zulässigen Verkaufsfläche VK max. von 550 m<sup>2</sup>, eine Apotheke mit einer Beschränkung der zulässigen Verkaufsfläche VK für Drogeriewaren auf max. 50 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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 Hafengeweg 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 m<sup>2</sup> festgesetzt. Als Randsortimente dürfen zentrentypische Sortimente auf einer Gesamtverkaufsfläche von max. 600 m<sup>2</sup> geführt werden, wobei dabei die Verkaufsflächenanteile für Gesundheits- und Körperpflegeartikel (Drogerie-/Parfümerieartikel, Kosmetische Artikel, Pharmazeutische Artikel) auf max. 120 m<sup>2</sup>, für Bekleidung auf max. 300 m<sup>2</sup>, für Schuhe/Lederwaren auf max. 200 m<sup>2</sup> und für alle anderen zentrentypischen Sortimente auf max. 90 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> festgesetzt. Als Randsortimente dürfen zentrentypische Sortimente auf einer Gesamtverkaufsfläche von max. 55 m<sup>2</sup> geführt werden, wobei dabei die Verkaufsflächenanteile für ‚Nahrungs- und Genussmittel, Getränke‘ auf max. 30 m<sup>2</sup>, für Bekleidung auf max. 20 m<sup>2</sup> und für alle anderen zentrentypischen Sortimente auf max. 20 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> festgesetzt. Als Randsortimente dürfen zentrentypische Sortimente auf einer Gesamtverkaufsfläche von max. 180 m<sup>2</sup> geführt werden, wobei dabei die Verkaufsflä-

chenanteile für Artikel der Gesundheits- und Körperpflege (Drogerie-/Parfümerieartikel, Kosmetische Artikel, Pharmazeutische Artikel) auf max. 50 m<sup>2</sup>, für Bekleidung auf max. 50 m<sup>2</sup>, für Schuhe/Lederwaren auf max. 50 m<sup>2</sup> und für alle anderen zentrentypischen Sortimente auf max. 30 m<sup>2</sup> 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 <sup>\*4</sup> <sup>\*5</sup>) gewährleistet (s. a. Kapitel 6.1).

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 (Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB) 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“ zu-

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

<sup>\*5</sup>) „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

lässig, 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 das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB festgesetzte Mischgebiet als Art der baulichen Nutzung übernommen und damit eine Nutzung entsprechend § 6 Abs. 2 BauNVO planungsrechtlich gesichert.

Über die 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-Münster‘). Der südlich an das Plangebiet angrenzende Bereich entlang des Hafengeweges 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 weitgehende 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 m<sup>2</sup> und dem Ausschluss von Lebensmittel Einzelhandelsnutzungen 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 Hafengeweg 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, Geschößflächenzahl 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. Die Grundflächenzahl von 1,0 entspricht weitestgehend den zurzeit auf dem Grundstück bestehenden Versiegelungsanteilen aus den vorherigen Nutzungen. Mit einer GRZ von 1,0 wird zwar die in § 17 BauNVO vorgesehene Obergrenze für Mischgebiete (0,6) oder sonstige Sondergebiete (0,8) überschritten und eine Obergrenze festgesetzt, wie sie nach § 17 BauNVO nur für Kerngebiete gewählt werden soll. Dies ist jedoch städtebaulich gerechtfertigt. Zum einen entspricht die vorgesehene Nutzung weitgehend dem eines Kerngebietes. Zum anderen wird die vollständige Versiegelung weitgehend durch das großflächige Garagengebäude bestimmt, das jedoch städtebaulich ein erheblich geringeres Gewicht als eine Hochbebauung hat. An einem solchen Garagengebäude mit Quartiersgarage im Untergeschoss besteht wegen des starken Park-Suchverkehrs im Hafen ein hohes öffentliches Interesse. Die maßvolle oberirdische Bebauung und die Verbesserung der Parkplatzsituation im Hafen gleichen die sich aus einer vollständigen Versiegelung ergebenden Nachteile aus.

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, gleichzeitig 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. 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. Die festgesetzten Gebäudehöhen nehmen die Höhen der westlich an das Planvorhaben zum Hafenweg angrenzenden Bebauung auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB bzw. der im weiteren westlichen Verlauf bestehenden vorderen Gebäudefassaden auf, so dass eine nahezu einheitliche durchlaufende vordere Gebäudekante als räumliche Begrenzung des Hafenwegs nach Norden gewährleistet ist (s.a. überbaubare Grundstücksflächen). Mit den Höhenfestsetzungen in Kombination mit der Baulinie ist eine geringfügige Überschreitung der Abstandsflächen über die Mitte der Verkehrsfläche des Hafenwegs verbunden. Derzeit befindet sich der Straßenabschnitt des Hafenwegs noch im Eigentum der Stadtwerke Münster GmbH. Die Straße wird mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt und nachfolgend, in Absprache mit der Stadt und den Stadtwerken als öffentliche Straße gewidmet. Zur Sicherung der Belange zu Abstandsflächen ist eine Baulasteintragung in das Baulastenverzeichnis der Stadt Münster erforderlich, eine Einverständniserklärung zur Baulasteintragung der Stadtwerke Münster GmbH liegt vor.

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 zwin-

gend festgesetzten Gebäudehöhen die mit 57,68 m ü. NHN angegebene Kanaldeckelhöhe in der Straßenverkehrsfläche des Hansarings (außerhalb des Geltungsbereichs) nordöstlich des Einfahrtsbereichs zum Vorhabengrundstück anzunehmen. Der Kanaldeckel ist in der Planzeichnung als Höhenbezugspunkt BZP gekennzeichnet.

Für das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB 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 Hafengeweg 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 Hafengeweg 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 bestehende 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 unterschiedlichen 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 eine städtebauliche Maßstäblichkeit von nahezu gleichhohen, durchlaufenden Gebäudefronten als straßenbegleitende Randbebauung zum Hafenweg im Kontrast zu einzelnen punktförmigen Dominanten bestehender Speichergebäude erwirkt. 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 Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB 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 das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB 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 auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB 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 auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB 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 Hafengeweg 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 grenzständig 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 Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB

die geschlossene Bauweise festgesetzt. Mit der Festsetzung der geschlossenen Bauweise für das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB zum Hafengeweg 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 **Vorhabenbereich** nicht erforderlich und werden daher nicht getroffen.

Im bestehenden rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 ist für das **Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB** als örtliche Bauvorschrift die Ausbildung einer geneigten Dachfläche in Kombination mit einer parallel zum Hafengeweg verlaufenden Firstrichtung zeichnerisch festgesetzt. Zur Sicherung einer durchlaufenden, einheitlichen Dachgestaltung zwischen den Flachdächern der Vorhabengebäude und des Gebäudes im baulichen

Anschluss nach Westen wird für das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB auf die Festsetzung

- der geneigten Dachfläche verzichtet. 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 Hafengewegs entsprochen.

#### **6.2.5. Material, Farbgebung**

Die Ausgestaltung der Gebäude und baulichen Anlagen im **Vorhabenbereich** einschließlich der Aussagen zu Material und Farbgebung werden im Durchführungsvertrag als Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans gem. § 12 Abs. 3 BauGB gesichert. Eine weitergehende planungsrechtliche 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 **Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB** sind im bestehenden rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 keine Festsetzungen hinsichtlich Material und Farbgebung getroffen. Um die Flexibilität der Ausgestaltung der baulichen Anlagen für das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB auch weiterhin zu gewährleisten, sind bauordnungsrechtliche Festsetzungen zu Material- und Farbgebung für das Grundstück 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 357 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 ca. 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 oberirdischen 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 darunterliegenden Tiefgarage und der Einkaufswagensammelanlagen (s. a. Nebenanlagen), ist nachrichtlich in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan übernommen.

Für das **Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB** 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 **Vorhabenbereich** werden im Zusammenhang mit der Vorhabennutzung insgesamt rd. 375 Fahrradstellplätze 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 Fahrradstellplätze 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 Vorhabenbereich als auch auf dem Grundstück nach § 12

Abs. 4 BauGB 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 das **Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB** 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.

- Für das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB 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.

Weitergehende Festsetzungen zur Ausgestaltung der Werbeanlagen für die Vorhabenutzungen werden aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsinhalte und der Vielfalt der Werbebedürfnisse in Abstimmung auf die Anforderungen an die Stadtgestalt im Bebauungsplan nicht getroffen, im Durchführungsvertrag wird die Vorhabenträgerin jedoch verpflichtet, ihr Werbekonzept mit der Stadt Münster abzustimmen.

### **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 Entwicklung, 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 ca. 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 Hafengeweg im Süden vollständig an das örtliche Straßennetz angebunden. Dabei ist der ebenerdige Kundenparkplatz der Einzelhandelseinrichtungen im Vorhabenbereich alleinig vom Hansaring anfahrbar, die Tiefgarage erhält Ein- und Ausfahrten sowohl vom Hansaring als auch zum Hafengeweg, eine zusätzliche Tiefgarageneinfahrt als Überlauf vom Kundenparkplatz wird baulich vorgehalten. Die Anlieferung des geplanten Verbraucher- und Getränkemarktes erfolgt über den Hafengeweg mit Ausfahrt zur Schillerstraße, der Lebensmitteldiscounter wird ausschließlich vom Hafengeweg beliefert. Ent-

sprechend seiner bestehenden und auch zukünftigen funktionalen und verkehrlichen Bedeutung ist eine uneingeschränkte Befahrbarkeit des Hafengewegs 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 Hafengewegs primär Fußgängern, Radfahrern und Versorgungsfahrzeugen vorbehalten sein. Derzeit befindet sich der Straßenabschnitt des Hafengewegs ab der Dortmunder Straße nach Osten noch im Eigentum der Stadtwerke Münster GmbH, die Straße wird mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt und nachfolgend, in Absprache mit der Stadt und den Stadtwerken als öffentliche Straße gewidmet.

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 durchgeführt, die im Entwurf Bestandteil des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens gem. § 4 Abs. 1 BauGB sowie der Beteiligungsverfahren gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB wurde („Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafen - Center“ in Münster - Entwurf“ Ingenieurgesellschaft nts mbH Münster, Stand 15.08.2013). In der Verkehrsuntersuchung wurden die Auswirkungen der Vorhabenplanung auf die bestehenden Straßen und die Leistungsfähigkeit der jeweiligen Knotenpunkte gutachterlich bewertet und geeignete Maßnahmen zur Sicherung der verkehrlichen Belange aufgezeigt. Die Bewertung erfolgte anhand unterschiedlicher Planszenarien, wobei in allen Varianten neben den geplanten Vorhabennutzungen auch die Entwicklung des östlich an das Vorhabengrundstück anschließenden Planbereichs ‚Neuhafen-Münster‘ zum Büro- und Wohnstandort in die Bewertung mit einbezogen wurde.

Als Untersuchungsgebiet wurde der Bereich zwischen Hansaring, Schillerstraße, Hafengeweg und dem Gebäude Hansaring 46 zugrunde gelegt. Datengrundlage der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2013 waren die Knotenstromzählungen der Stadt Münster von 2007/2008, die anhand der Verkehrsbelastungsdaten aus der Verkehrsuntersuchung ‚Masterplan Stadthäfen‘ Stand August 2012 der Stadt Münster an das damalige Bestandsniveau 2012 angepasst wurden. Die Auswirkungen übergeordneter verkehrlicher Maßnahmen wie der 3. Bauabschnitt der B 51 und der Neubau der B 481n wurden differenziert erfasst und ausgewertet.

Die bestehende Fahrverbindung zwischen dem Albersloher Weg und der Schillerstraße über die derzeit noch private Theodor-Scheiwe-Straße sowie den Lütkenbecker Weg wurde in der bestehenden Ausbausituation in die Berechnung zur Verteilung der übergeordneten Verkehre einbezogen. Die Theodor-Scheiwe-Straße ist als zusätzliche Erschließungsspanne für den Bereich der Münsteraner Stadthäfen seit Jahren fester Bestandteil der Verkehrsbeziehungen im südöstlichen Stadtquartier und bildet eine der verkehrlichen Grundlagen des Masterplans „Stadthäfen-Münster“. Bereits heute wird

die Privatstraße werktäglich von rd. 3.700 Kfz genutzt und entlastet somit das übrige Straßennetz. Trotz der bislang noch fehlenden öffentlichen Widmung der Straße bestehen keinerlei Anzeichen dafür, dass eine Befahrung für die Öffentlichkeit nicht mehr gegeben sein könnte.

Der weitergehende Ausbau von Theodor-Scheiwe-Straße/Lütkenbecker Weg und die Widmung als öffentliche Verkehrsstraße in den Zielsetzungen des Masterplans „Stadthäfen Münster“ soll über das nachfolgende Planverfahren des Bebauungsplans Nr. 541 „Stadthafen I / Schillerstraße / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg“ mit Aufstellungsbeschluss vom 27.06.2012 gesichert werden. Die frühzeitige Beteiligung wurde gem. § 3 Abs. 1 BauGB im Rahmen des Hafenforums für das gesamte Plangebiet des B-Plans Nr. 541 bereits durchgeführt. Die frühzeitige Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB wurde für den Teilbereich südlich des Stadthafens sowie östlich des Dortmund-Ems-Kanals durchgeführt. Darüber hinaus ist die Stadt in Gesprächen mit den Eigentümern der betroffenen Grundstücksflächen der geplanten Verkehrsstraße.

Unter Berücksichtigung des „Worst-Case-Szenarios“ und einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung der wesentlichen Kreuzungs- und Einmündungsbereiche im Umfeld des Vorhabens wurden vom Gutachter Maßnahmen an der äußeren Erschließung aufgezeigt, die neben der Sicherung eines ungestörten Verkehrsablaufs bei Umsetzung der Vorhabenplanung teilweise Verbesserungen an den umliegenden Verkehrsknotenpunkten gegenüber der Bestandssituation erwirken. Insgesamt bestanden lt. Gutachten aus dem Jahr 2013 aus verkehrstechnischer Sicht keinerlei Bedenken gegen das Vorhaben. Die ermittelten Verkehrsbelastungen für das „Worst-Case-Szenario“ wurden den schalltechnischen Untersuchungen und den Untersuchungen der Luftschadstoffsituation zugrunde gelegt (s. Kapitel 6.7.1 und 6.7.2).

Mit Stand Januar 2015 wurde die Verkehrsuntersuchung „Masterplan Stadthäfen Münster“ von August 2012 durch die Stadt Münster aktualisiert und fortgeschrieben. Die Aktualisierung wurde erforderlich, da zum einen mit der Haushaltsbefragung 2013 aktuelle Daten zum Verkehrsverhalten der Münsteraner vorliegen, anhand dessen wesentliche Entwicklungen für das zukünftige Verkehrsaufkommen und Verkehrsverhalten der Münsteraner Bevölkerung abgeleitet werden können, zum anderen sind weitergehende Angaben über das Verkehrsaufkommen im Hafenbereich möglich, da weitere Projekte mit Bruttogeschossflächenzahlen und ausgewiesenen Stellplätzen konkretisiert sind. Darüber hinaus ist über die seit 2012 laufende automatische Aufnahme der Verkehrsbewegungen an über 100 Lichtsignalanlagen und Einspeisung der Daten in die Verkehrsdatenbank der Stadt Münster nunmehr eine genauere Darstellung der tatsächlichen Verkehrsbelastung und deren Entwicklung möglich. Insgesamt sind mit den Ergebnissen der Haushaltsbefragung 2013 und der Verfügbarkeit der erfassten Daten und tatsächlichen Verkehrsbelastungen die bisherigen Entwicklungsparameter für die gesamtstädtischen Prognosen zu korrigieren und in eine Neubewertung - auch für die Verkehrsauswirkungen des VBP Nr. 535 - einzustellen.

Die Neubewertung unter Berücksichtigung der Ergebnisse der aktualisierten Verkehrsuntersuchung (VU) ist über das vorliegende Verkehrsgutachten <sup>\*6)</sup> zum VBP Nr. 535 dokumentiert. Neben den aktualisierten Datensätzen wurden als Strukturmaßnahmen alle Projekte und Flächenentwicklungen im Bereich des Masterplans „Stadthäfen-Münster“ bis zum Entwicklungsstand 2025 analog der VU der Stadt Münster berücksichtigt, darüber hinaus wurde für eine weitergehende Bewertung der planbedingten Verkehrsauswirkungen der Untersuchungsraum nach Westen bis zum Kreuzungspunkt Hansaring/Albersloher Weg und nach Osten bis zur Wolbecker Straße aufgeweitet.

Der 3. Bauabschnitt der B51 und der Neubau der B481n sind seit Ende 2012 planfestgestellt, im August 2014 wurde die Ortsumgehung Münster in den Bundesausbauplan aufgenommen und der Ausbau der B51/B481n im Bundeshaushaltsentwurf mit 42 Mio. Euro berücksichtigt. Die politischen Beschlüsse der Stadt Münster zum geplanten Ausbau liegen vor, mit Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster von Mai 2015 ist die Rechtmäßigkeit des Ausbaus bestätigt. Der Ausbau der Umgehungsstraße hat im Sommer 2015 begonnen, als Bauzeit für den 1. Teilabschnitt sind 3 Jahre veranschlagt. Im Verkehrsgutachten zum VBP Nr. 535 werden die Entlastungswirkungen durch die Ortsumgehung für den Prognosehorizont 2025 in Ansatz gebracht.

Vor dem Hintergrund eines unveränderten Nutzungsprofils sind für die Vorhabennutzungen die Verkehrsmengen und -verteilungen analog dem Gutachten aus dem Jahr 2013 in Ansatz gebracht. Diese umfassen für das Hafencenter ca. 3.900 Kfz-Fahrten pro Tag, von denen rd. 1.400 Fahrten als zusätzliche Verkehre im Quartier neu generiert werden und für die öffentlichen Quartiersstellplätze zusätzliche 640 Fahrten, von denen rd. 320 Fahrten/Tag Neuverkehre sind. Liefer- und Lkw-Verkehr für das Hafencenter ist nur tagsüber gegeben. Mit rd. 25 Lkw / 24 h liegt die Schwerlast-Verkehrserzeugung durch das Vorhaben deutlich unterhalb der Genauigkeit des Verkehrsmodells. Weitergehende Details zu den gutachterlichen Annahmen und Berechnungsmethoden sind dem Gutachten zu entnehmen.

Insgesamt wurden folgende Planszenarien gutachterlich bewertet:

- Planfall 0: Analyse 2014, Bestandssituation ohne Hafencenter
- Planfall 1: Prognose 2025 mit Hafencenter sowie allen Strukturmaßnahmen des Masterplans „Stadthäfen-Münster“ bis 2025 bei Theodor-Scheiwe-Straße im Bestand und mit 3. BA B51 und mit B481n
- Planfall 2: Prognose 2018 mit Inbetriebnahme des Hafencenters sowie aller Strukturmaßnahmen des Masterplans „Stadthäfen Münster“ bis 2018 bei Theodor-Scheiwe-Straße im Bestand und ohne 3. BA B51 und ohne B481n

<sup>\*6)</sup> „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafencenter“ in Münster“, nts Ingenieurgesellschaft mbH Münster, Stand 26.03.2015

Für den Bestandsfall, Planfall 0, werden als durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) im direkten Umfeld zum Planvorhaben für den Hansaring 15.100 Kfz/24h, die Schillerstraße 7.100, die südliche Dortmunder Straße 2.600 und den Hafenweg 450 Kfz/24h gutachterlich ermittelt. Im weiteren Verlauf zur Wolbecker Straße steigt die Belastung des Hansarings auf 15.900 Kfz/24h, die Wolbecker Straße selbst ist stadtauswärts mit 13.600 und in Richtung Innenstadt mit 8.100 Kfz/24h belegt. Nach Westen in Richtung Albersloher Weg liegt die Belastung des Hansarings bei 13.800 Kfz/24h. Mit 19.600 Kfz/24h auf dem Albersloher Weg nach Süden werden die höchsten Verkehrsbelastungen erreicht, nach Norden für die Bremer Straße wurden lediglich 7.700 Kfz/24h ermittelt. Im Anschlusspunkt des Hafenwegs an den Albersloher Weg liegt die Belastung des Hafenwegs bei 5.100 Kfz/24h und nimmt in Richtung Osten zum Planvorhaben weiter von 2.600 auf 450 Kfz/24h ab, für die Bernhard-Ernst-Straße und die Soester Straße als Netzverbindung zum Hansaring wurden 700 bzw. 1.700 Kfz/24h ermittelt. Insgesamt zeigt die Untersuchung, dass die Verkehrsbelastungen in der Stadt Münster derzeit stagnieren. Die Analysebelastungen 2014 entsprechen in ihrer Größenordnung weiterhin denen der Belastungen aus 2012.

Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Vorhabennutzungen im Jahr 2018 einschließlich aller Strukturmaßnahmen des Masterplans „Stadthäfen-Münster“ bis 2018 gemäß Planfall 2 als „Worst-Case-Szenario“ ohne 3. BA B51, B481n und ohne Ausbau der Theodor-Scheiwe-Straße ergibt sich im direkten Anschlussbereich zum Vorhaben eine zukünftige Belastung für den Hansaring von 15.600 bzw. 14.800 Kfz/24h, für die Schillerstraße 7.600, Dortmunder Straße 2.100 und für den Hafenweg in Höhe der Dortmunder Straße von 1.200 Kfz/24h mit weiter abnehmenden Belastungen nach Osten von 390 auf 180 Kfz/24h infolge der zukünftigen Abbindung des Hafenwegs für den Kfz-Verkehr. Gegenüber dem Analysefall 2014 ist somit im unmittelbaren Umfeld des Planvorhabens mit einer Steigerung der Verkehrsbelastung für den Hansaring von 3,3 %, der Schillerstraße von 7 % und dem Hafenweg von 166 % (im westlichen Abschnitt) abnehmend auf 0 (der Hafenweg wird nach Osten für den motorisierten Individualverkehr MIV abgebunden) gegeben. In der südlichen Dortmunder Straße und im östlichen Abschnitt des Hansarings bis zur Schillerstraße wird sogar eine Abnahme der Verkehrsbelastung gegenüber 2014 festgestellt. Im übergeordneten Planbereich nach Osten zur Wolbecker Straße ist dagegen eine Erhöhung von 2,5 % für den Hansaring gegeben, nach Westen zum Kreuzungspunkt Albersloher Weg liegt die Verkehrszunahme bei 3,6 %. Insgesamt sind zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Planvorhabens nur geringfügige Verkehrszuwächse auf den angrenzenden öffentlichen Verkehrsstraßen zu verzeichnen, was insbesondere aus dem stagnierenden Kraftfahrzeugaufkommen auf den Hauptverkehrsstraßen in Münster und aus dem Verkehrsverhalten der Münsteraner Bevölkerung begründet ist.

Unter Berücksichtigung der Entlastungswirkungen aus den Verkehrsmaßnahmen des 3. BA der B 51/B 481n und der Verkehrsentwicklung und Maßnahmen des Masterplans bis 2025 gemäß Planfall 1 stellen sich für den Hansaring Entlastungen von bis zu 700 und für die Schillerstraße von 400 Kfz/24h ein, was einer Reduzierung gegenüber 2018

von 4,5 % bzw. 5,3 % entspricht, in der Dortmunder Straße und am Hafenweg nehmen die Verkehre aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Hafensareals unabhängig vom Planvorhaben um 4,8 % bzw. 25 % zu. Weitere Zunahmen sind auf den Straßenabschnitten auf der Hafenstraße westlich des Kreuzungspunktes Albersloher Weg bzw. im Anschluss des Hafenweges an den Albersloher Weg zu verzeichnen. Vor dem Hintergrund, dass vor den Untersuchungsquerschnitten die Belastungen jedoch abgenommen haben, sind die Erhöhungen aus übergeordneten Verkehrsverteilungen und nicht aus dem Planvorhaben ‚Hafencenter‘ begründet.

Insgesamt ist festzustellen, dass im Jahr 2025 bei Entwicklung des Hafensareals gemäß Masterplan - und somit einschließlich des Planvorhabens Hafencenter - über die Entlastungswirkungen des 3. BA B51 und Neubau der B481n an vielen Straßenabschnitten sogar eine Reduzierung der Verkehrsbelastung gegenüber der heutigen Verkehrssituation (Analyse 2014) gegeben ist. Für den für das Planvorhaben Hafencenter relevanten Bereich am Hansaring westlich und östlich der neuen Zufahrt liegen die Entlastungen bei 1,3 bzw. 5,3 %.

Unter Berücksichtigung des Planfalls 2 als „Worst-Case-Szenario“ und einer Leistungs-fähigkeitsuntersuchung der wesentlichen Kreuzungs- und Einmündungsbereiche im Umfeld des Vorhabens werden vom Gutachter Maßnahmen zur äußeren Erschließung des Vorhabens aufgezeigt. Die Maßnahmen umfassen

- den Ausbau der derzeitigen Grundstückszufahrt im Anbindungspunkt des Plangebiets vom Hansaring zu einem lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt mit öffentlicher Erschließungsfunktion für das Vorhabengrundstück und die Verkehre aus der öffentlichen Quartiersgaragennutzung. 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.

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. Für den Nachtzeitraum von 22:00 - 6:00 Uhr wird die Ampel über den Hansaring als reine Fußgängerbedarfsampel geschaltet, die Einmündung des Vorhabens in den Hansaring ist von der Signalisierung der Bedarfsampel ausgenommen. Belange eines gesicherten und ungestörten Verkehrsablaufs oder Belange der Verkehrssicherheit stehen der Begrenzung auf eine Fußgängerbedarfsschaltung im Nachtzeitraum 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.

- die zusätzliche Beschilderung „Bei Rot hier halten“ für den Bereich der privaten Grundstückszufahrt Hansaring Nr. 46 (Penny-Markt) im Rahmen der Sig-

nalisierung des Knotenpunktes ‚Hansaring/Hafencenter‘. Mit der Maßnahme ist eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ohne Rückstau im Bereich der Zufahrt Hansaring 46 und eine gegenüber der heutigen Situation gesteigerte Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit gegeben.

- die Errichtung eines separaten Linksabbiegersignals an der Lichtsignalanlage Hansaring/Schillerstraße für Linksabbieger in die Schillerstraße. Unabhängig vom Vorhaben wird hiermit eine Verbesserung der Verkehrsabläufe insbesondere für Fußgänger und Radfahrer in Fahrtrichtung Nordosten ermöglicht.
- die 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 des Verkehrsflusses am Hansaring und der Sichtverhältnisse im Bereich der Zufahrt Hansaring 46 erwirkt.
- die 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 zur Homogenisierung des Verkehrsflusses.

Mit Umsetzung der benannten Maßnahmen wird die Leistungsfähigkeit in der Prognose 2018, Planfall 2 als „worst-case“ für den Knotenpunkt ‚Hansaring/Schillerstraße‘ von der derzeitigen Qualitätsstufe B nach HBS 2001 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) auf C reduziert, eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehre ist jedoch nach wie vor gewährleistet. Für den Kreuzungspunkt ‚Hansaring/Anbindung Hafencenter‘ ergibt sich für die morgendliche Spitzenstunde die Qualitätsstufe B und für die höher belastete nachmittägliche Spitzenstunde die Stufe C. Die Stufe C wird nur für den untergeordneten, in den Hansaring links einbiegenden Strom ausgewiesen, alle anderen Verkehrsströme werden mit Verkehrsqualität A oder B bewertet. Im Zufahrtsbereich Hansaring/Pennymarkt (Hansaring 46) ist mit Installation der Lichtsignalanlage im Kreuzungspunkt Hansaring/Anbindung Hafencenter aufgrund der Pulkbildung eine Verbesserung sowohl der Leistungsfähigkeit mit geringeren Wartezeiten für Einbieger auf den Hansaring als auch der Verkehrssicherheit zu verzeichnen, eine Überstauung der Nachbarknoten durch den neuen Kreuzungspunkt ‚Hansaring/Anbindung Hafencenter‘ ist nicht zu erwarten. Für die Kreuzung ‚Hansaring/Dortmunder Straße‘ und für den Knotenpunkt ‚Schillerstraße/Anlieferausfahrt Vorhabengrundstück‘ wird die Qualitätsstufe B ermittelt.

Für die Kreuzungen ‚Albersloher Weg/Hansaring‘ und ‚Wolbecker Straße/Hansaring‘ ist bereits heute der Überlastungszustand für die nachmittägliche Spitzenstunde erreicht

bzw. wird teilweise erreicht. Unabhängig vom Planvorhaben sind an den Kreuzungspunkten aufgrund des teilweise rückläufigen bzw. stagnierenden Kraftfahrzeugaufkommens auf den Hauptverkehrsstraßen in Münster bereits für 2018 Reduzierungen der Verkehrsbelastungen an Stromachsen der Kreuzungspunkte festzustellen, bis 2025 werden nach der VU zum Masterplan Stadthäfen Münster durch die Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen nach Flächennutzungsplan an nahezu allen Punkten verringerte Verkehre mit zum Teil deutlichen Entlastungen gegenüber der heutigen Situation prognostiziert. Die vorhabenbedingten Mehrverkehre des Planvorhabens ‚Hafencenter‘ tragen am Kreuzungspunkt ‚Albersloher Weg/Hansaring‘ zu keinen nennenswerten Veränderungen in der Leistungsfähigkeit bei, mit 4 - 7 % liegen die veränderten Verkehrsmengen deutlich unterhalb üblicher Belastungsschwankungen von bis zu 20 %. An der Kreuzung Wolbecker Straße/Hansaring liegen die vorhabenbedingten Belastungszunahmen bei 1 - 3,5 %. Ein spürbarer Einfluss auf die derzeitige Qualität der Verkehrsabwicklung ist darüber nicht gegeben, vielmehr hat bis zu diesem Knotenpunkt bereits eine deutliche Durchmischung des vorhabenbezogenen Verkehrs mit dem übrigen prognostizierten Verkehr im Netz der Stadt Münster stattgefunden.

Für die Erschließung des Hafencenters spielt der Ausbauzustand bzw. eine mögliche Entlastungswirkung durch die Theodor-Scheiwe-Straße im Prognosehorizont 2025 nur eine untergeordnete Rolle. Mit Fertigstellung der B51 bzw. der B481n stehen leistungsfähige Alternativen mit entsprechender Entlastungswirkung für den Hansaring und das verkehrssensible Umfeld zur Verfügung. Die Entlastungseffekte für das Hauptverkehrsnetz ziehen wiederum Entlastungseffekte für die untergeordneten Straßen durch Reduktion von Verkehrsverlagerungen und Schleichverkehren nach sich.

Insgesamt werden vom Gutachter keine Bedenken gegen die Planung erhoben, vielmehr können mit den benannten Maßnahmen vorhandene Mängel in der Verkehrsinfrastruktur behoben werden, so dass sich trotz vorhabenbezogener Mehrverkehre im belastungssensiblen Umfeld des Hansarings eine Verbesserung gegenüber der heutigen Situation einstellt. Die Schaffung von zusätzlichen Quartiersstellplätzen in Kombination mit integrierten Einzelhandelseinrichtungen wird mit der damit einhergehenden erheblichen Reduzierung des Parkplatzsuchverkehrs im Untersuchungsgebiet ausdrücklich begrüßt. Verkehrliche Belange stehen dem vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 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. Die verkehrlichen Steuerungsmaßnahmen zur Schalt- und Regeltechnik an/in Kombination der Lichtsignalanlagen werden 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 Einfahrtbereich 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 Haupterschließung der Vorhabennutzungen mit vielfältigen Wege- und Fahrbeziehungen in und aus dem öffentlichen Straßennetz ins Plangebiet und in seiner Funktion als Hauptzu-/ und -ausfahrtbereich zur öffentlichen Quartiersgarage ist die Verkehrsfläche als 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 Ab-

grenzung 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 Hafengewegs 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 Hafengewegs 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 Hafengewegs 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 Hafengewegs 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 und der nachfolgenden Widmung des Hafengewegs als öffentliche Straße 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 **Grundstücks nach § 12 Abs. 4 BauGB** ist über die Straßenverkehrsfläche des Hafengewegs uneingeschränkt gesichert, weitergehende Festsetzungen zur verkehrlichen Anbindung der Nutzungen 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 Hafengeweg 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 Stromversorgung der Vorhabennutzungen ist grundsätzlich sichergestellt. Öffentliche Trafostationen sind für den Vorhabenbereich nicht erforderlich, folglich sind entsprechende Festsetzungen und Regelungen entbehrlich. Die Entsorgung erfolgt über das bestehende Leitungsnetz im Hansaring, Schillerstraße bzw. im Hafengeweg. 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).

Im angrenzenden Planbereich sind zahlreiche Telekommunikationslinien der Telekom vorhanden, die seit 2014 über die neue Betriebsstelle ‚Hansaring 66a‘ (außerhalb des Geltungsbereichs) betrieben werden. Die Leitungsführungen verlaufen vollständig 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 auf dem **Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB** erfolgt die Ver- und Entsorgung über den angrenzenden Hafenweg. Planungsrechtliche Sicherungen zur technischen Infrastruktur werden für das Grundstück 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 Vorhabensgrundstück 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 Vorhabensgrundstücks 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 m<sup>2</sup> 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 Hafenvogelwegs gewährleistet. Entsprechend der Lage auf dem Vorhabengrundstück und der zur Verfügung stehenden Flächenpotentiale zur Dimensionierung der Pflanztröge sind die Bäume nördlich des Einfahrtsbe-

reichs vom Hansaring nur als kleinkronige Bäume zu pflanzen, südlich der Haupteinschließung 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, ist der Ausgleich auf der Ebene des Durchführungsvertrags verbindlich vereinbart. Als nicht gesicherte Maßnahme ist die Anpflanzung nicht Gegenstand des V+E-Plans.

Mit den getroffenen Festsetzungen 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 **Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB** 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 Grundstücks nach § 12 Abs. 4 BauGB 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.

#### **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 ausgleichsrele-

vanter 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 diesem 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. Unabhängig von der Lärmsituation besteht ein nachhaltiges städtebauliches Interesse, das brachgefallene innerstädtische Grundstück im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung neu zu beleben und somit die Innenentwicklung im südöstlichen Innenstadtquartier entsprechend den Zielsetzungen des Masterplans ‚Stadthäfen Münster‘ zu stärken.

Das Nutzungsprofil des geplanten Vorhabens sieht die Errichtung von großflächigen Einzelhandelsnutzungen, Dienstleistungen/Praxen/Büros, Gastronomie und Wohnen vor. Darüber hinaus soll eine nachhaltige Entlastung der Parkplatzprobleme im Bereich des Stadthafens durch die in Kombination mit der Vorhabennutzung geplante Quartiersgarage mit ca. 220 öffentlichen Stellplätzen erwirkt werden. Mit der Umsetzung der 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 aktive und passive Schallschutzmaßnahmen entsprochen werden.

Zur verkehrlichen Anbindung des Vorhabens ist ein baulicher Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings mit Umbau der derzeitigen Grundstückszufahrt zu einer ampelgesteuerten Einmündung erforderlich, mit der Lichtsignalanlage ist eine Erhöhung der Lärmimmissionen verbunden. Vor dem Hintergrund der bestehenden hohen Vorbelastungen aus Verkehrslärm wurden zunächst unterschiedliche Planungsszenarien zur Anbindung des Vorhabens an den 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 und dem vorhabenbezogenen Mehrverkehr ist ein Zuwachs der Lärmemissionen um aufgerundet bis zu 5 dB 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 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 Errichtung einer Fußgängerbedarfsampel eine Lärmpegelerhöhung, dann alleinig durch den vorhabenbezogenen Mehrverkehr, 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 stadtteilbe-

zogenen Versorgungsfunktion des Hafencenters wird der Vorhabensbereich 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 Vorhabensbereichs 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. Für den Nachtzeitraum von 22:00 - 6:00 Uhr wird die Ampel über den Hansaring als reine Fußgängerbedarfsampel geschaltet, die Einmündung des Vorhabens in den Hansaring ist von der Signalisierung der Bedarfsampel ausgenommen. Mit Verweis auf das Urteil des OVG Rheinland-Pfalz vom 2.5.2002 – 1 C 11563/00, Juris, Rn. 70 f ist ein Ampelzuschlag für die Bedarfsampel im Nachtzeitraum nicht anzusetzen. Entsprechend ist bei den gutachterlichen Lärmuntersuchungen die Lichtsignalanlage nur im Tagesbetrieb berücksichtigt.

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 Vorhabennutzungen auf die Belange des Lärmschutzes erfolgt in Form eines schalltechnischen Berichtes, der in vier separaten Ergebnisdokumentationen die Verkehrslärmsituation im Plangebiet, die Auswirkungen des baulichen Eingriffs in den Hansaring als öffentlichen Verkehrsweg, die Gewerbelärmsituation sowie die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Verkehrslärmsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft gutachterlich untersucht und geeignete Lärminderungsmaßnahmen aufzeigt. Die Gutachten waren Bestandteil des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens gem. § 4 Abs. 1 BauGB sowie der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB.

Mit Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung (VU) zum Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ mit Stand Januar 2015 durch die Stadt Münster wurde für eine sachgerechte Abwägung auch eine Aktualisierung des Verkehrsgutachtens zum VBP Nr. 535 und in der Folge auch eine Aktualisierung der Lärmgutachten erforderlich (s. Kapitel 6.3.1). Die Aktualisierung der Lärmgutachten <sup>\*7 \*8 \*9</sup>) ist über die Ergänzung der schalltechnischen Berichte zum Verkehrslärm <sup>\*10</sup>), zum baulichen Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings <sup>\*11</sup>), zum Gewerbelärm <sup>\*12</sup>) sowie über die Untersuchung der Auswirkungen der vorhabenbezogenen Verkehrserzeugung auf die Verkehrslärsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft <sup>\*13</sup>) erfolgt.

Neben den aktualisierten Datensätzen wurden in den ergänzenden Untersuchungen als Strukturmaßnahmen alle Projekte und Flächenentwicklungen im Bereich des Masterplans ‚Stadthäfen Münster‘ bis zum Entwicklungsstand 2025 analog der VU der Stadt Münster berücksichtigt, darüber hinaus wurde für eine weitergehende Bewertung der planbedingten Auswirkungen der Untersuchungsraum nach Westen bis zum Kreuzungspunkt Hansaring/Albersloher Weg und nach Nordosten bis zur Wolbecker Straße aufgeweitet.

## 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

---

<sup>\*7</sup>) „Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.2/01 zur Verkehrslärmuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring / Schillerstraße / Hafengeweg / Dortmunder Straße“ der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 19. August 2013

<sup>\*8</sup>) „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 sowie Korrekturseite vom 19.12.2013

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

<sup>\*10</sup>) „Ergänzung zum schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.2/01 vom 19.08.2013 zur Verkehrslärmuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 "Hansaring / Schillerstraße / Hafengeweg / Dortmunder Straße" der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 31.03. 2015

<sup>\*11</sup>) „Ergänzung zum schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.2/02 vom 19.08.2013 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 31.03. 2015

<sup>\*12</sup>) „Ergänzung zum schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.2/03 vom 19.08.2013 zur Gewerbelärmuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 "Hansaring / Schillerstraße / Hafengeweg / Dortmunder Straße" der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 31.03. 2015

<sup>\*13</sup>) „Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.4/01 zur Bewertung der schalltechnischen Auswirkungen der vorhabenbezogenen Verkehrserzeugung auf die Verkehrslärsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen. Stand 23.04. 2015

18005 gutachterlich zu bewerten, bei Überschreitung der Orientierungswerte sind geeignete Lärminderungsmaßnahmen aufzuzeigen.

Als Beurteilungsgrundlage wurde für den Vorhabenbereich entsprechend den geplanten Nutzungen mit Einzelhandel, Dienstleistungen/Praxen/Büros, Gastronomie und Wohnen die Schutzbedürftigkeit eines Mischgebietes (MI) angenommen. Für das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB zum Hafenweg wurden entsprechend der 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 schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.2/01 von August 2013 <sup>\*7)</sup> waren als Ausgangsdaten für die Berechnungen zur Verkehrslärmsituation die Prognosezahlen aus der Verkehrsuntersuchung der nts Ingenieurgesellschaft mbH von August 2013 für den Hansaring, die Schillerstraße, Hafenweg und Dortmunder Straße als relevante Straßenabschnitte im Einwirkungsbereich des Bebauungsplangebietes einschließlich der öffentlichen Erschließung des Hafencenters in den damaligen Prognosefällen zugrunde gelegt. In der aktuellen Betrachtung der Ergänzungsuntersuchung <sup>\*10)</sup> (s.o.) wurden den Straßenabschnitten die Verkehrsprognosedaten aus der aktualisierten Verkehrsuntersuchung <sup>\*6)</sup> für das Prognosejahr 2018 (Planfall 2) als neuer Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Hafencenters ohne den 3. Bauabschnitt der B51 und ohne B481n und für das Jahr 2025 (Planfall 1) unter Berücksichtigung der übergeordneten Verkehrsmaßnahmen zugrunde gelegt. Für beide Planfälle wird die Theodor-Schweive-Straße in der bestehenden Ausbausituation angenommen. Im Sinne der Lärmvorsorge in der Bauleitplanung wird als ‚Worst-Case-Szenario‘ jeweils die zu erwartende Höchstbelastung der Straßen anhand der Planfälle 1 und 2 zugrunde gelegt.

Für die Berechnung der Geräuschsituation wird von den vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzungen von 50 km/h 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

---

<sup>\*7)</sup> „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

<sup>\*10)</sup> „Ergänzung zum schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.2/01 vom 19.08.2013 zur Verkehrslärmuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße“ der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 31.03. 2015

<sup>\*6)</sup> „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafencenter“ in Münster“, nts Ingenieurgesellschaft mbH Münster, Stand 26.03.2015 hier: Anlagenteil B - Verkehrsdaten für lärmtechnische Untersuchungen

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 lärmindernden Asphalts wurden bei der gutachterlichen Bewertung der Verkehrslärmsituation vor dem Hintergrund nicht gesicherter Wirkungseffekte lärmindernder Beläge und einer nicht gesicherten Umsetzung der Regelungen nicht berücksichtigt. Weitergehende Details zu Beurteilungsgrundlagen und Ausgangsdaten sind den Gutachten zu entnehmen.

Gemäß schalltechnischem Bericht Nr. LL5683.2/01 von August 2013 sind folgende Ergebnisse zum Verkehrslärm festzuhalten:

- An nahezu allen straßenzugewandten Fassadenseiten der vorhandenen und geplanten Bebauung am Hansaring, an der Schillerstraße, am Hafengeweg (mit Ausnahme von Fassaden im Bereich des Bauvorhabens Hafencenter tags) und an der Dortmunder Straße werden die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005 tags/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 Hafengeweg 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 Hafengewegs 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 Hafengeweg - 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 Hafengeweg 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. Unter Beachtung

der Empfehlungen des Gutachters sind im Vorhaben und Erschließungsplan (V+E-Plan) Außenwohnbereiche nur im Bereich zum Hafenweg vorgesehen.

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 vorhabenbezogenen 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.

- für das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB 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 auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB 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 für das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB zum Hafengeweg 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 Randbauung 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 auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB tolerierbar.

Im Vergleich der Ergebnisse aus dem schalltechnischen Bericht von 2013 und der aktuellen Betrachtung der Ergänzungsuntersuchung von 2015 ist festzuhalten, dass die

Ergebnisse aus 2013 auch bei Berücksichtigung der geänderten Ausgangsdaten der aktualisierten Verkehrsuntersuchung nach wie vor Bestand haben. Gemäß der Ergänzungsuntersuchung ergeben sich zwar zum Teil gegenüber dem Bericht von August 2013 geringfügig abweichende Beurteilungspegel, diese führen jedoch zu keiner Verschärfung der Anforderungen an die Lärmpegelbereiche. Vor dem Hintergrund bleiben die Festsetzungen zum Verkehrslärm im vorhabenbezogenen Bebauungsplan unverändert erhalten, insgesamt wird mit den festgesetzten Lärminderungsmaßnahmen - auch unter Berücksichtigung der aktuellen Prognosedaten - den Schutzbedürftigkeiten der geplanten Nutzungen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gegenüber Verkehrslärm in vollem Umfang entsprochen.

## 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 <sup>\*13</sup>). Untersucht wird, ob Verkehrslärmerhöhungen durch den vorhabenbezogenen Mehrverkehr zu erwarten sind und ob damit Größenordnungen erreicht werden, die ggf. als unverhältnismäßig bzw. unzumutbar einzustufen sind.

Die Bewertung der Verkehrslärmsituation erfolgt auf Basis der Verkehrsuntersuchung von März 2015 <sup>\*6</sup>) für 2 Prognosefälle in der Gegenüberstellung der zugehörigen Nullfälle. Gegenüber der Untersuchung von 2013 sind damit die aktuellen Verkehrsumgebungsdaten berücksichtigt, die vorhabenspezifischen Verkehrsdaten entsprechen bei unverändertem Vorhabenprofil dem Stand von 2013. Darüber hinaus wurde im vorliegenden Bericht der Untersuchungsraum im Bereich des Hansarings nach Westen bis zum Albersloher Weg und nach Nordosten bis zur Wolbecker Straße aufgeweitet. Betrachtet wurden der

- Planfall 2: Prognose 2018 als neuer Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Hafencenters ohne den 3. Bauabschnitt der B 51 und der B 481n sowie der
- Planfall 1: Prognose 2025 unter Berücksichtigung der Entlastungswirkungen der B 51 und der B 481n.

Für beide Planfälle wird als Worst-Case-Szenario der planbedingten Auswirkungen die Theodor-Scheiwe-Straße in der derzeit bestehenden Ausbausituation angenommen.

<sup>\*13</sup>) „Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.4/01 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 23.04. 2015

<sup>\*6</sup>) „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafencenter“ in Münster“, nts Ingenieurgesellschaft mbH Münster, Stand 26.03.2015 hier: Anlagenteil B - Verkehrsdaten für lärmtechnische Untersuchungen

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. Im Bereich zwischen der Bernhard-Ernst-Straße und dem Albersloher Weg wie auch im unbeplanten Bereich an der Wolbecker Straße, dem Hohenzollernring, dem Hansaplatz und an der Schillerstraße ist der Schutzanspruch wie in Mischgebieten angesetzt. 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 verbundenen Signalanlage im Tagesbetrieb wurde berücksichtigt. Für die Bewertung wurden die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV herangezogen. Neben den vorhabenbedingten Fahrten sind auch alle Fahrten der übrigen Strukturmaßnahmen aus dem Masterplan des jeweiligen Prognosefalls 2018 bzw. 2025 berücksichtigt. Darüber hinaus wurde zur Bewertung der Gesamtverkehrslärmsituation für den Bereich Albersloher Weg/Bremer Straße/Hafenstraße auch der vorhandene Schienenverkehr gemäß der Schall 03 (Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen) anhand der angegebenen Emissionsdaten der DB AG mit in die Untersuchung einbezogen. Weitergehende Beurteilungsgrundlagen und Ausgangsdaten sind dem Gutachten zu entnehmen.

Folgende gutachterlichen Ergebnisse sind festzuhalten:

- In den betrachteten Straßenabschnitten des Albersloher Weges, der Bernhard-Ernst-Straße, der Bremer Straße, der Hafenstraße des Hohenzollernrings und der Wolbecker Straße werden im Bereich der Wohngebäude zwar Beurteilungspegel von 70/60 dB(A) tags/nachts erreicht oder überschritten, der planverursachte Mehrverkehr trägt jedoch zu keiner bzw. nur zu einer geringfügigen Erhöhung um maximal 0,1 dB (Ausnahme: Bremer Straße 59 um 0,2 dB im Planfall 1) bei. Der maximale Beurteilungspegel am Albersloher Weg beträgt 74/66 dB(A) tags/nachts, der Bernhard-Ernst-Straße 72/65, der Bremer Straße 73/65, im Kreuzungsbereich der Hafenstraße 73/66 und am Hohenzollernring und der Wolbecker Straße 74/65 dB(A) tags/nachts.

Mit Pegelerhöhungen von i.d.R. maximal 0,1 dB ist von einem Einfluss des Planvorhabens auf die Entwicklung der Verkehrslärmsituation in den benannten Bereichen sowie im weiteren Verlauf der Straßenabschnitte nicht auszugehen.

Die Ergebnisse dokumentieren die Planfälle 2 (2018) und 1 (2025) nahezu gleichermaßen, in den Planfällen zeigen sich keine bzw. keine relevanten Veränderungen in der zu erwartenden Verkehrslärsituation. Im Bereich der Bremer Straße (bis zu -0,9 dB), des Hohenzollernrings (bis zu -0,5 dB) und der Wolbecker Straße (bis zu -0,4 dB) sind im Jahr 2025 gegenüber 2018 geringfügige Verbesserungen zu erwarten.

- In den betrachteten Straßenabschnitten des Hansaplatzes, der Papenburger Straße und der Soester Straße sind im Planfall 2 (2018) planbedingt keine bzw. maximale Pegelerhöhungen von bis zu 0,2 dB zu erwarten, die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden hier jedoch durchgängig eingehalten. Im Bereich der Lingener Straße und der Schillerstraße - einschließlich des Hansa-Berufskollegs Münster - sind ebenfalls Pegelerhöhungen durch die planverursachten Verkehre um maximal 0,2 dB zu erwarten, hier sind jedoch zum Teil Grenzwertüberschreitungen und teilweise weitere Erhöhungen auf bzw. über einen Beurteilungspegel von 70/60 dB(A) tags/nachts gegeben. Der maximale Beurteilungspegel in der Lingener Straße beträgt im Planfall 2 71/62 dB(A) und in der Schillerstraße im Bereich der bestehenden Lichtsignalanlage an der Kreuzung zum Hansaring 73/65 dB(A) tags/nachts.

Gegenüber dem Jahr 2018 ergeben sich für das Jahr 2025 (Planfall 1) am Hansaplatz (bis zu -0,3 dB), der Papenburger Straße (bis zu -0,2 dB), der Soester Straße (bis zu -0,2 dB), der Lingener Straße und der Schillerstraße (bis zu -0,3 dB) geringfügige Verbesserungen. An der Einmündung der Soester Straße/Hansaring ist im Planfall 1 am Eckhaus Soester Straße 47 von einer Grenzwertüberschreitung (nur nachts) bei Pegelerhöhungen um maximal 0,2 dB auszugehen, teilweise ergeben sich 2025 für die Lingener Straße außerhalb von Beurteilungspegeln von 70/60 dB(A) tags/nachts und für die Papenburger Straße unter Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV Pegelerhöhungen von bis zu 0,3 dB.

Bei einer vergleichbaren Bewertung wie beim baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV läge an den benannten Straßenabschnitten keine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 der 16. BImSchV vor.

- In den betrachteten Straßenabschnitten der Dortmunder Straße und des Hafenwegs sind planbedingte Pegelerhöhungen teilweise oberhalb von 1,0 dB bis aufgerundet von maximal 2,0 dB (Dortmunder Straße) bzw. 3,0 dB (Hafenweg) zu erwarten. Am Hafenweg liegen mit den Erhöhungen tags von aufgerundet bis zu 3,0 dB und nachts von 2,0 dB deutliche Zunahmen vor, dies jedoch bei teilweiser Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, Beurteilungspegel von 70/60 dB(A) tags/nachts oder darüber hinaus werden nicht hervorgerufen. In der Dortmunder Straße im Eckbereich zum Hansaring

liegt die Zunahme zwischen 0,2 und 1,2 dB, jedoch bei gleichzeitiger Grenzwertüberschreitung und teilweise Überschreitung der Beurteilungspegel von 70/60 dB(A) tags/nachts, der maximale Beurteilungspegel im schlechteren Planfall 2 (2018) beträgt 71/62 dB(A) tags/nachts. Im weiteren Verlauf der Dortmunder Straße sind Pegelerhöhungen bis zu 2,0 dB außerhalb der 70/60 dB(A) Bereiche im Planfall 2 und unter Einhaltung der Grenzwerte für die Tageszeit im Planfall 1 zu erwarten. Im Bereich der Dortmunder Straße (zwischen +0,5 dB und -0,2 dB) und des Hafenweges (maximal +1,2 dB) sind im Jahr 2025 gegenüber 2018 geringfügige Veränderungen bzw. Erhöhungen der Beurteilungspegel zu erwarten.

Bei einer vergleichbaren Bewertung wie beim baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV [1] läge an den benannten Straßenabschnitten noch keine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 der 16. BImSchV vor.

- Am Straßenabschnitt der Emdener Straße sind - abstandsbedingt zur geplanten Lichtsignalanlage (ausschließlich im Tagesbetrieb) - Pegelerhöhungen um bis zu aufgerundet 5 dB tags und maximal 2 dB nachts bei teilweiser Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV zu erwarten, Beurteilungspegel von 70/60 dB(A) tags/nachts oder darüber hinaus werden nicht hervorgerufen. Gegenüber dem Planfall 2 zeigen sich nur geringfügige Verbesserungen in der zu erwartenden Verkehrslärsituation (maximal -0,2 dB).

Betroffen von Grenzwertüberschreitungen bei gleichzeitiger Erhöhung um mindestens 3 dB sind - mit Ausnahme des Gebäudes Emdener Str. 29 (Westfassade, nur 4. OG) - Gebäudefassaden, für die bereits auf Grund des baulichen Eingriffs im Sinne der 16. BImSchV im weiteren Verfahren die Anspruchsvoraussetzungen für passive Ausgleichsmaßnahmen zu prüfen sind (s.u. baulicher Eingriff in öffentliche Verkehrswege).

- Entlang des Hansarings werden Beurteilungspegel von 70/60 dB(A) tags/nachts erreicht oder überschritten, der maximale Beurteilungspegel beträgt in beiden Planfällen 74/65 dB(A) tags/nachts.

Der größte Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrslärsituation ist neben dem vorhabenbezogenen Mehrverkehr über den Zuschlag für die Lichtsignalanlage im Bereich der Anbindung des Hafencenters zu erwarten. Die maximalen Pegelzuwächse werden im Planfall 1 erreicht, entfernungsabhängig zur geplanten Ampelanlage sind für den Abschnitt ab Dortmunder Straße bis einschließlich Hansaring 57/58/60 Erhöhungen tags von 0,2 dB - 4,5 dB (aufgerundet 5 dB) und nachts maximal von 1,6 dB (aufgerundet 2 dB) gegeben. Im relevanten Einwirkungsbereich der Anbindung zum Hafencenter betragen die Beurteilungspegel in beiden Planfällen aufgerundet bis zu 74/62 dB(A)

tags/nachts. Betroffen von den Erhöhungen sind zum Teil Fassaden, für die bereits auf Grund des baulichen Eingriffs im Sinne der 16. BImSchV im weiteren Verfahren die Anspruchsvoraussetzungen für passive Ausgleichsmaßnahmen zu prüfen sind (s.u. baulicher Eingriff in öffentliche Verkehrswege).

Außerhalb dieses Bereiches in den übrigen untersuchten Straßenabschnitten des Hansarings sind zukünftig lediglich Pegelerhöhungen um 0,1 dB bis 0,3 dB zu erwarten. Gegenüber dem Planfall 2 zeigen sich im Planfall 1 nur geringfügig reduzierte Beurteilungspegel von maximal -0,9 dB.

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. Auswirkungen auf die Gesamtverkehrslärmsituation hätte diese Maßnahme jedoch nur in Bereichen, in denen der Hansaring die Verkehrslärmsituation bestimmt, im weiteren Verlauf der Straße nach Westen zur Bahnunterführung ist aufgrund des zunehmenden Einflusses anderer Straßen sowie der Schienenwege nur ein reduzierter Einfluss gegeben.

## 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 ausschließlich für den Tageszeitraum, nachts wird die Ampel über den Hansaring als reine Fußgängerbedarfsampel geschaltet, die Einmündung des Vorhabens in den Hansaring ist von der Signalisierung der Bedarfsampel ausgenommen.

Die Auswirkungen des baulichen Eingriffs sind im schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.2/02 von August 2013 <sup>\*8)</sup> dokumentiert. 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 berücksichtigt. Die Schutzbedürftigkeiten wurden gemäß den bestehenden Bebauungsplänen bzw. den Vorgaben der Stadt Münster getroffen (s.o. Verkehrslärmsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnach-

<sup>\*8)</sup> „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 sowie Korrekturseite vom 19.12.2013

barschaft). Es gelten die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV.

Als Ausgangsdaten des Berichtes von 2013 wurden die Belastungszahlen der Verkehrsuntersuchung der nts Ingenieurgesellschaft mbH von August 2013 für den Prognosehorizont 2016 als damaliger Zeitpunkt der voraussichtlichen Inbetriebnahme des Hafencenters herangezogen und in der Gegenüberstellung ohne/mit baulichem Eingriff bewertet. Unabhängig davon wurde zusätzlich der Neubau der Erschließungsstraße zum Hafencenter mit Anbindung an den Hansaring einer Bewertung unterzogen. In der aktuellen Betrachtung der Ergänzungsuntersuchung <sup>\*11)</sup> (s.o.) wurden als Worst-Case-Szenario die Verkehrsprognosedaten aus der aktualisierten Verkehrsuntersuchung <sup>\*6)</sup> für das Prognosejahr 2018 (Planfall 2) als neuer Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Hafencenters ohne den 3. Bauabschnitt der B51 und ohne B481n und der Theodor-Scheiwe-Straße im Bestand zugrunde gelegt. Weitergehende Details zu Ausgangsdaten und Berechnungsverfahren sind den Gutachten zu entnehmen.

Gemäß schalltechnischem Bericht Nr. LL5683.2/02 von August 2013 sind folgende Ergebnisse zur Verkehrslärmsituation für den Neubauabschnitt einschließlich der Zugschläge für die Lichtsignalanlage 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 anzuset-

---

<sup>\*11)</sup> „Ergänzung zum schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.2/02 vom 19.08.2013 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 31.03. 2015

<sup>\*6)</sup> „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafencenter“ in Münster“, nts Ingenieurgesellschaft mbH Münster, Stand 26.03.2015 hier: Anlagenteil B - Verkehrsdaten für lärmtechnische Untersuchungen

zenden 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.

Im Vergleich der Ergebnisse aus dem schalltechnischen Bericht von 2013 und der aktuellen Betrachtung der Ergänzungsuntersuchung von 2015 ist festzuhalten, dass in der Gegenüberstellung der Planfälle 2016 zu 2018 im Jahr 2018 auf dem Hansaring tendenziell geringere Verkehrsmengen als in der Prognose 2016 zu erwarten sind, die prozentualen LKW-Anteile tags/nachts liegen 2018 jedoch geringfügig höher. Für die Erschließung des Hafencenters ist die Prognose mit einem DTV von 3.900 KFZ/24 h gleich geblieben, lediglich der LKW-Anteil tags wurde von 0,3 % auf 0,4 % geringfügig angehoben. Die Differenzen der Emissionspegel in der Gegenüberstellung Prognose 2018 ./ Prognose 2016 zeigen, dass am Hansaring von einer Veränderung der Verkehrslärsituation gegenüber der Prognose 2016 zwischen 0 und -0,3 dB auszugehen ist. Im Bereich der Erschließung des Hafencenters ist aufgrund des geringfügigen höheren LKW-Anteils während der Tageszeit eine gerundete Erhöhung um 0,1 dB im Emissionspegel dieser Fahrwege zu erwarten.

Somit ist davon auszugehen, dass die Berechnungsergebnisse des schalltechnischen Berichtes Nr. LL5683.2/02 von August 2013 - trotz zum Teil erhöhter LKW-Anteile - weiterhin Bestand haben. Auf Grund der geringfügigen Verbesserung am Hansaring wurde eine Neuberechnung der Verkehrslärsituation in den betroffenen Abschnitten durchgeführt. Hier zeigt sich, dass am Gebäude Emdener Straße 29 (bisher betroffen: Ost- und Westfassade, 4. OG) nicht mehr die entsprechenden Grundlagen für eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV erfüllt werden. Somit können die beiden Fassadenseiten aus der Auflistung der betroffenen Gebäude bezüglich passiver Ausgleichsmaßnahmen herausgenommen werden.

Für die übrigen gemäß dem Bericht Nr. LL5683.2/02 betroffenen Fassaden (s.o.) werden gemäß dem Durchführungsvertrag 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 Maßnahmen wird auf der Ebene des Durchführungsvertrages zwischen der Stadt Münster und dem Vorhabenträger verbindlich vereinbart.

## 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 auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB 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 - da es sich um heranrückende Wohnbebauung in bestehenden heterogenen, durchmischten Umfeld handelt - 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 Planungsstand zum Zeitpunkt der Berichterstellung zur Gewerbelärmsituation vom August 2013.

Im Gutachten von 2013 hatte die Zech Ingenieurgesellschaft noch den Erhalt des ehemaligen Spänebunker und seiner vorhandenen 10,90 m hohen Grenzwall als zukünftige Lärmschutzwand zwischen dem Parkplatz des Vorhabens und der geplanten Wohnbebauung im Neuhafen unterstellt und auf dieser Basis eine Einhaltung der Richtwerte der TA Lärm berechnet. Da der Erhalt des Spänebunker derzeit planungsrechtlich nicht gesichert ist und eine isolierte 10,9 m hohe Wand städtebaulich kaum gerechtfertigt werden kann und auf der Basis der Kenntnisse, dass im Übergangsbereich zwischen dem Vorhaben und der Wohnbebauung aufgrund von Nr. 6.7 TA Lärm die Richtwerte der TA Lärm für Mischgebiete angesetzt werden können, ist mit der Offenlage des Bebauungsplans an dieser Stelle eine 5 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen worden. Diese reicht für die Einhaltung der Mischgebietswerte im Übergangsbereich aus, wobei der Abstand zur Lärmschutzwand und die Geschossigkeit der Wohnbebauung im Neuhafen noch an die Schutzwirkung der 5 m hohen Wand angepasst werden kann.

Für den Bereich Neuhafen ist die Bauleitplanung noch nicht abgeschlossen. Ein späterer Verzicht auf die Wand ist denkbar, falls eine bauliche Lösung für den Neuhafen gefunden wird, die den Immissionsschutz nach TA Lärm sicherstellt. Hierzu wäre es erforderlich, dass die Gebäude soweit von der Grenze zurückbleiben oder die Fenster von Aufenthaltsräumen soweit abgeschirmt werden oder nicht zu öffnen sind oder Aufenthaltsräume nur zur lärmabgewandten Seite angeordnet werden, dass vor allen zu öffnenden Fenstern von Aufenthaltsräumen der Gewerbelärm des Vorhabens und der

Vorbelastung die Mischgebietswerte einhält. Für diesen Fall kann für das Vorhaben eine Befreiung von der festgesetzten 5 m hohen Wand in Aussicht gestellt werden. Von den Eigentümern der östlich angrenzenden Flächen des Neuhafens Münster wird ein Verzicht auf die Lärmschutzwand zugunsten stadtgestalterisch verträglicherer Lösungen im Übergang der Grundstücke favorisiert, in einer nachbarrechtlichen Vereinbarung haben die Eigentümer gegenüber dem Vorhabenträger eine Sicherung der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen zum Schutz vor Gewerbelärm alleinig durch Maßnahmen an den von ihnen geplanten Wohngebäuden erklärt.

Falls im Zeitpunkt der Baugenehmigung für das Vorhaben die Gestaltung der Baulichkeiten im Neuhafen noch nicht feststeht, soll der Vorbehalt einer Auflage aufgenommen werden, die Lärmschutzwand entsprechend der Festsetzung des Bebauungsplans bis zur Nutzungsaufnahme im Neuhafen nachträglich zu errichten. Der Vorhabenträger hat sich mit einem solchen Auflagenvorbehalt einverstanden erklärt und ist bereit, die Lärmschutzwand ggf. auch nach Inbetriebnahme seines Vorhabens noch zu errichten. Dies ist im Durchführungsvertrag gesichert.

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 des Masterplans Stadthäfen der Stadt Münster vorgesehenen Ausweisung des südlichen Hafengewegareals als Mischgebiet sowie der Überplanung 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 Ab-

fahrtswegen 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 im Gutachten zwar noch vom Erhalt des Spänebunkers und der damit verbundenen 10,9 m hohen Wand ausgegangen, eine solche Wand ist jedoch - zumindest als freistehende Wand - städtebaulich in Zweifel zu setzen. Die Festsetzung sieht daher vorsorglich die Errichtung einer Lärmschutzwand von 5,0 m vor, an deren Schutzwirkung eine noch festzusetzende Bebauung im Neuhafen anzupassen ist (s.o.). 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 lärmarmen Einkaufswagen 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. 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.

Dem schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.2/03 von August 2013 <sup>\*9)</sup> liegen für die Beurteilung des plangebenden Mehrverkehrs die Daten aus der Verkehrsuntersuchung der nts Ingenieurgesellschaft mbH von August 2013 in der Prognose 2016 als Zeitpunkt der damaligen voraussichtlichen Inbetriebnahme des Hafencenters zugrunde. In der aktuellen Betrachtung der Ergänzungsuntersuchung <sup>\*12)</sup> (s.o.) sind als Worst-Case-Szenario die Prognosedaten aus der aktualisierten Verkehrsuntersuchung <sup>\*6)</sup> für das Prognosejahr 2018 (Planfall 2) als neuer Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Hafencenters ohne den 3. Bauabschnitt der B51 und ohne B481n und der Theodor-Schewe-Straße im Bestand in die Berechnungen eingestellt. Die übrigen Vorgaben und Ansätze

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

<sup>\*12)</sup> „Ergänzung zum schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.2/03 vom 19.08.2013 zur Gewerbelärmuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 "Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße" der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 31.03. 2015

<sup>\*6)</sup> „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafencenter“ in Münster“, nts Ingenieurgesellschaft mbH Münster, Stand 26.03.2015 hier: Anlagenteil B - Verkehrsdaten für lärmtechnische Untersuchungen

zur Gewerbelärmsituation sind entsprechend dem unveränderten Profil des Planvorhabens ebenfalls unverändert in die Neuberechnungen übernommen. Weitergehende Details zu Beurteilungsgrundlagen, Berechnungsverfahren und Ausgangsdaten sind den Gutachten zu entnehmen.

Gemäß schalltechnischem Bericht Nr. LL5683.2/03 von August 2013 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 Vorhabenutzungen (IP 23) von keinen unzulässigen Gewerbelärmimmissionen auszugehen.
- An den nördlich des Hafengeweges gelegenen Fassadenseiten der Vorhabenutzungen (IP 14 und 15) als auch des Gebäudes auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB (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 Geräuschimmissionen der Zusatzbelastung auszugehen.

Bei Annahme schützenswerter Wohnnutzungen des als Mischgebiet festgesetzten Gebäudes auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB (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, 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 Zusatzbelas-

tion 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 Geräuschemissionen zu erwarten.

Im Vergleich der Ergebnisse des schalltechnischen Berichtes von 2013 und der aktuellen Betrachtung der Ergänzungsuntersuchung von 2015 ist festzuhalten, dass die aktuelle Verkehrsprognose mit Einhaltung der sonstigen Ansätze, LKW-Frequenzierungen und Vorgaben für das Hafencenter keine Auswirkungen auf die Bewertung der Gewerbelärmsituation und die daraus resultierenden schalltechnischen Anforderungen hat.

Die in der Verkehrsprognose 2018 im Jahresmittel berechnete Erhöhung des LKW-Anteils tags um gerundet 0,1 % ist bei ansonsten unveränderten Vorhabenprofil bezogen auf die TA Lärm als irrelevant einzuschätzen. Auch ist gemäß der aktuellen Verkehrsuntersuchung die maximale Frequentierung der PKW-Bewegungen in der lautesten Nachtstunde am Hansaring von ursprünglich 86 auf 82 und am Hafenweg von 25 auf 21 PKW-Bewegungen geringfügig reduziert. Insgesamt liegen die angegebenen durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen mit 3.900 KFZ/24h am Hansaring bzw. 600 KFZ/24h am Hafenweg sogar geringfügig unterhalb der für die Bewertung der Gewerbelärmsituation im detaillierten Tagesgang insgesamt angesetzten Bewegungshäufigkeiten.

Vor dem Hintergrund der benannten Ergebnisse hat der schalltechnische Bericht Nr. LL5683.2/03 von August 2013 unverändert Bestand.

Die Berechnung des plangegebenen Mehrverkehrs auf den öffentlichen Straßen erfolgt in der Gegenüberstellung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Hafencenters mit dem zugehörigen Nullfall zum gleichen Prognosehorizont. Gemäß Bericht Nr. LL5683.2/03 von August 2013 wurden für das Prognosejahr 2016 durch den planbezogenen Mehrverkehr am Hansaring keine unzulässigen Erhöhungen im Sinne der Nr. 7.4 der TA-Lärm hervorgerufen (Erhöhung um weniger als 3 dB), am Hafenweg wurde eine Erhöhung um mehr als 3 dB an den bestehenden Gebäuden prognostiziert, die Grenzwerte der 16. BImSchV wurden jedoch unterschrit-

ten. Die aktuelle Betrachtung in der Ergänzungsuntersuchung von 2015 zeigt, dass in der Gegenüberstellung der Prognosejahre 2016 ./ 2018 bei tendenziell geringeren Verkehrsmengen aber zum Teil höheren prozentualen LKW-Anteilen tags und nachts im Jahr 2018 von geringeren Auswirkungen auf die Erhöhung der Verkehrslärmbeurteilungspegel am Hafengeweg bzw. am Hansaring auszugehen ist. So beträgt die Erhöhung am Hafengeweg maximal aufgerundet 2 dB, in den Abschnitten am Hansaring ist gegenüber der Prognose lediglich eine Erhöhung von maximal 0,2 dB im aktuellen Planfall 2018 zu erwarten. Somit ist auch unter Zugrundelegung der aktuellen Verkehrsprognose davon auszugehen, dass durch den plangegebenen Mehrverkehr am Hansaring bzw. auch am Hafengeweg weiterhin keine unzulässigen Erhöhungen im Sinne der Nr. 7.4 der TA Lärm hervorgerufen werden (also keine Erhöhung um mehr als 3 dB).

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. Mit Blick auf die Ergebnisse der aktuellen Ergänzungsuntersuchung von 2015 bleiben die Festsetzungen unverändert erhalten. Sie umfassen:

- Die Festsetzung der Lage der Anlieferzonen sowie eine vollständig geschlossene Anlieferzone A<sub>1</sub> im Bereich des E-Centers und der Anlieferzone C des Discounters unter Einhaltung baulicher Schalldämmmaße für die Außenbauteile und die Tore sowie einer Mindestlänge von 21,0 m.
- Die Festsetzung zur Errichtung einer Lärmschutzwand auf dem Vorhaben Grundstück 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 Vorhaben Grundstück 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 einzuhaltenen 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 Vorhangsgrenze für das Gebäude auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB 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 Lärmschutzwänden zum östlich angrenzenden Planbereich ‚Neuhafen-Münster‘ ist im Falle des Erhalts des Spänebunkers und der 10,90 m hohen Grenzwall die Einhaltung der Richtwerte an den relevanten Immissionspunkten zukünftiger Gebäude im Grundstücksanschluss des ‚Neuhafens Münster‘ 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 Grenzwall auf dem Grundstück des Vorhabenträgers begegnet. Eine isoliert stehende höhere Grenzwall wäre städtebaulich nicht vertretbar. Mit einer 5 m hohen Lärmschutzwand an der Ostseite des Parkplatzes des Vorhabens bleiben angemessene Entwicklungsmöglichkeiten für das Quartier ‚Neuhafen-Münster‘ bestehen. Darüber hinaus kann gegebenenfalls über eine Befreiung von der 5 m hohen Wall abgewichen werden, wenn auf andere Weise der Immissionsschutz im Neuhafen sichergestellt wird. Eine an den Erhalt oder den Abriss der vorhandenen Wall an-

gepasste 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 auf die angrenzende Wohnnachbarschaft untersucht.

Für die geplanten schützenswerten Nutzungen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans (Vorhabenbereich und Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB) 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 Richtwerte gegenüber Gewerbelärm gesichert bzw. können gesunde Wohnverhältnisse in den Räumen trotz verbleibender Überschreitungen gegenüber Verkehrslärm erreicht somit der erforderliche Schutzanspruch gewährleistet werden. Mit Einhaltung bzw. Unterschreitung der gebietsbezogenen Richtwerte für Gewerbelärm sind unzulässige Lärmeinwirkungen aus dem Betrieb des Vorhabens auf die angrenzende bestehende Wohnnachbarschaft ebenfalls nicht gegeben. Dies gilt auch für die vorhabenbezogenen Auswirkungen auf die östlich angrenzenden geplanten Nutzungen im Bereich des ‚Neuhafens Münster‘ als zukünftiges neues Wohnquartier.

Abseits der festgesetzten Lärminderungsmaßnahmen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 haben sich die Eigentümer der östlich angrenzenden Flächen, auf denen später das Wohnquartier „Neuhafen“ entwickelt werden soll, durch Vertrag mit dem Vorhabenträger verpflichtet, durch Maßnahmen an den von ihnen geplanten Wohngebäuden sicherzustellen, dass die immissionsschutzrechtlichen Anforderungen zum Schutz vor Gewerbelärm gewahrt werden. Eine Konkretisierung dieser Verpflichtung wird im nachfolgenden Bauleitplanverfahren für den Neuhafen und im Rahmen der dortigen Gebäudeplanungen erfolgen.

Mit dem für die Umsetzung des Vorhabens 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 insbeson-

dere auch sichere Führung der Verkehre, die Schaltung der Lichtsignalanlage im Nachtzeitraum als reine Fußgängerbedarfsampel führt dabei weder zu verkehrlichen Leistungsfähigkeitsengpässen noch zu einer Einschränkung der Verkehrssicherheit (s. Kapitel 6.3.1).

Die Verkehrslärmsituation wird durch die hohe Verkehrsbelastung insbesondere auf dem Hansaring bestimmt. Bereits ohne vorhabenbedingte Lärmzuwächse werden im Prognose-Nullfall für das Jahr 2018 u.a. aus den Verkehrsbelastungen des Hansarings Beurteilungspegel von aufgerundet bis zu 73 dB(A) tags und bis zu 65 dB(A) nachts erwartet. Mit den planbedingten Mehrverkehren und dem Ausbau des geplanten Knotenpunktes zur Anbindung des Vorhabens an den Hansaring werden im Bereich der bestehenden Wohnbebauung Beurteilungspegel absolut von bis zu 74/65 dB(A) tags/nachts erreicht. Damit liegen die Beurteilungspegel am Hansaring bereits im Bestand teilweise im Grenzbereich der Unzumutbarkeit und werden planbedingt noch erhöht. Auch für weniger frequentierte Straßenbereiche werden teilweise die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) überschritten, eine Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005-1 ist in den untersuchten Straßenabschnitten selbst für die untergeordneten Wohnstraßen bereits im Bestand - insbesondere nachts - kaum gegeben.

Vor dem Hintergrund der ermittelten Beurteilungspegel ist eine genaue Bewertung der Auswirkungen des Planvorhabens auf die Entwicklung der Verkehrslärmsituation vorzunehmen. Hierbei ist festzustellen, dass der planverursachte Mehrverkehr zwar zu einer Pegelerhöhung beitragen kann, in vielen Abschnitten der hier betrachteten Straßen jedoch zu keiner bzw. nur zu einer geringfügigen Erhöhung um rechnerisch 0,1 dB bis 0,3 dB beiträgt. Diese Änderung ist vom menschlichen Gehör nicht wahrnehmbar. Eine planverursachte Erhöhung der Verkehrslärmeinwirkungen um mehr als 0,3 dB an Fassaden mit Beurteilungspegeln ab 70/60 dB(A) tags/nachts ist für den Bereich am Hansaring ab der Dortmunder Straße bis einschließlich der Gebäude Hansaring 57/58/60 sowie für die Eckgebäude Hansaring/Dortmunder Str. (Dortmunder Str. 32b und 34) zu erwarten. An den übrigen Gebäuden beträgt die planverursachte Erhöhung an Fassaden mit Beurteilungspegeln ab 70/60 dB(A) tags/nachts maximal 0,3 dB.

Die höchsten Pegelzuwächse sind über die planbedingten Mehrverkehre und den Zuschlag für die Lichtsignalanlage im Bereich der verkehrlichen Anbindung des Hafencenters an den Hansaring zu erwarten. Abstandsbedingt zur Lichtsignalanlage ist der Eckbereich der Emdener Straße zum Hansaring mit Pegelerhöhungen insgesamt um bis zu aufgerundet 5 dB tags und maximal 2 dB nachts betroffen, die maximalen Beurteilungspegel betragen 74/62 dB(A) tags/nachts. Die Grenzwertüberschreitungen bei gleichzeitiger Erhöhung um mindestens 3 dB betreffen - mit Ausnahme des Gebäudes Emdener Straße 29 (Westfassade, nur 4. OG) im Planfall 2 - Gebäudefassaden, für die bereits auf Grund des baulichen Eingriffs im Sinne der 16. BImSchV im weiteren Verfahren die Anspruchsvoraussetzungen für passive Ausgleichsmaßnahmen zu prüfen sind.

Die entlastende Wirkung des 3. Bauabschnittes der B51 sowie der B481n in der Prognose 2025 (Planfall 1) führt an den relevanten Straßen - mit Ausnahme von Teilabschnitten der Dortmunder Straße, des Hafengewegs und der Hafenstraße mit geringfügigen Erhöhungen um bis zu 1,2 dB - nur zu einer geringfügigen Verbesserung der zu erwartenden Beurteilungspegel um maximal aufgerundet 1 dB. In beiden Planfällen beträgt die maximale Erhöhung durch das Vorhaben im Nahbereich der geplanten Ampel tags +5 dB und nachts +2 dB.

Die Nichteinhaltung der gebietsbezogenen Orientierungswerte der DIN 18005-1 und weitergehende Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung bereits in der Bestandssituation ist der Lage und der Verkehrsbedeutung des Plangebietes geschuldet und dokumentiert eine fast typische Verkehrslärmsituation entlang von Hauptverkehrsachsen in zentralen Innenstadtlagen. Stadtplanerisch kann auf der Einzelprojektebene darauf nicht eingewirkt werden, da durchgreifende Lärminderungsmaßnahmen aus einer übergeordneten Verkehrslärmsituation über ein Einzelprojekt nicht umsetzbar sind, andererseits steht eine Überplanung innerstädtischer Grundstücksflächen mit geringstmöglichen Lärmauswirkungen oder gar lärmneutralen Nutzungen den städtebaulichen und infrastrukturellen Erfordernissen des konkreten Standortes oftmals entgegen. Vor dem benannten Hintergrund ist die Nichteinhaltung der gebietsbezogenen Orientierungswerte der DIN 18005-1 und weitergehende Überschreitung der Grenzwerte der 16.BImSchV nicht zu vermeiden und hinnehmbar.

Für die Straßenabschnitte mit Beurteilungspegeln im Grenzbereich der Unzumutbarkeit sind die vorhabenbedingten Auswirkungen im Sinne der Lärmvorsorge weitergehend zu beurteilen. Um relevante Verschlechterungen soweit wie möglich auszugleichen, wird der Vorhabenträger aufgrund drittschützender Vereinbarungen im Durchführungsvertrag den Einbau von passivem Schallschutz finanzieren. Voraussetzung ist eine planverursachte Erhöhung der Verkehrslärmeinwirkungen um mindestens 0,3 dB an Fassaden von Gebäuden Allgemeiner Wohngebiete mit zukünftigen Beurteilungspegeln  $\geq 70$  dB(A) tags oder  $\geq 60$  dB(A) nachts und von Mischgebieten mit zukünftigen Beurteilungspegeln  $\geq 72$  dB(A) tags oder  $\geq 62$  dB(A) nachts. Mit Erreichen dieser Werte wird nach Prüfung der Voraussetzungen eine Lärmsanierung als freiwillige Leistung des Vorhabenträgers an den betroffenen Fassaden durchgeführt. Die Leistungen umfassen den Austausch/Einbau von Fenstern, Balkontüren (inklusive Rollladenkästen) und künstlichen Lüftungseinrichtungen, soweit diese nach der 24. BImSchV erforderlich sind, sie umfassen nicht die Ertüchtigung sonstiger Umfassungsbauteile. Die ‚Grenzziehung‘ ab + 0,3 dB soll die Verhältnismäßigkeit relevanter planbedingter Lärmzuwächse und einer mit dem menschlichen Gehör wahrnehmbaren Lärmsteigerung ab einer Zunahme von rd. 1,0 dB herstellen, die Differenzierung unterschiedlicher Pegelbereiche nach Baugebietskategorien dokumentiert die unterschiedlichen Schutzbedürftigkeiten und Rücksichtnahmen aus der Lage der Gebäude in der bestehenden Stadtstruktur. Neben diesen freiwilligen Leistungen bestehen teilweise, im Bereich des baulichen Eingriffs in den Hansaring, auch gesetzliche Ansprüche auf Lärmsanierung nach § 42 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV.

Die von der Lärmsanierung betroffenen Gebäudefassaden sind den Gutachten zu entnehmen, die Anspruchsvoraussetzungen für passive Ausgleichsmaßnahmen werden geprüft und nach Erfordernis durchgeführt. Die Sicherung der Maßnahmen zur Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen erfolgt auf der Ebene des Durchführungsvertrages.

Bei der Berechnung der Lärmsituation wurde von den derzeitigen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den vorhandenen Straßen von 50 km/h ausgegangen. Unberücksichtigt blieb also, dass insbesondere in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden der PKW-Verkehr häufig deutlich langsamer erfolgt. 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. Mit Blick auf die Maßnahme würden die Lärmzuwächse aus den vorhabenbezogenen Mehrverkehren inklusive der Schallreflektionen somit vollständig ausgeglichen. Was verbleiben würde, wäre die Mehrbelastung aus dem abstandsbedingten Zuschlag von 1 bis 3 dB für die Ampelanlage im Kreuzungsbereich vom Hansaring zum Vorhabengrundstück. Möglicherweise wird es zukünftig weitere Verbesserungen der Verkehrslärmproblematik geben. Jedoch besteht derzeit keine straßenverkehrsrechtliche Handhabe zur Ausdehnung einer Tempo-30-Geschwindigkeitsbegrenzung. Als derzeit nicht gesichert werden etwaige Maßnahmen aus einer Lärminderungsplanung somit nicht Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.

Bezogen auf den ampelgesteuerten Kreuzungsbereich und die Mehrbelastung aus den abstandsbedingten Zuschlägen 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 rd. 21.000 m<sup>2</sup> großen innerstädtischen Grundstücks an das vorhandene innerörtliche Straßennetz, eine Umgestaltung der bestehenden Grundstückszufahrt am Hansaring zu einem leistungsfähigen lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt - mit den damit verbundenen Lärmzuwächsen aus dem abstandsbedingten Zuschlag für die Ampelanlage - erforderlich wäre.

Unabhängig vom konkreten Planvorhaben ist somit eine geordnete städtebauliche Entwicklung des Planbereichs nur unter den benannten Vorgaben und Maßgaben möglich und eine im Sinne des § 1 Abs. 5 BauGB vorrangige Maßnahme zur Innenentwicklung entsprechend den städtebaulichen und nutzungsspezifischen Entwicklungszielen der Stadt Münster zu gewährleisten. Vor dem benannten Hintergrund ist der Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 auch unter Berücksichtigung der Belange zum Lärmschutz zuzustimmen, den Belangen der Lärmvorsorge wird mit den benannten Maßnahmen zur Lärmsanierung an den vom Verkehrslärm besonders stark betroffenen Gebäudefassaden in Abwägung der Belange zum Gesundheitsschutz und städtebaulichen Belangen zur Reaktivierung der innerstädtischen Brachfläche angemessen entsprochen.

### 6.7.2. Lufts Schadstoffmissionen

Zur Beurteilung der Auswirkungen der Vorhabenplanung auf die Luftqualität im angrenzenden Planbereich wurden Untersuchungen zu den Lufts Schadstoffmissionen durchgeführt <sup>\*14</sup>). Die Untersuchungen sind eine Aktualisierung des Gutachtens aus dem Jahr 2013, die Bestandteil der Beteiligungsverfahren gemäß § 4 Abs. 1 und §§ 3 und 4 Abs. 2 BauGB waren. Die Aktualisierung wurde vorgenommen, da mit der Aktualisierung des Verkehrsgutachtens zum VBP Nr. 535 von März 2015 (s. Kapitel 6.3.1) für eine sachgerechte Abwägung in der Folge auch eine erneute Überprüfung der Lufts Schadstoffsituation erforderlich wurde.

Als Eingangsdaten für die Emissionsberechnung wurden die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV-Werte) mit der höchsten Verkehrsbelastung einschließlich des Anteils schwerer Nutzfahrzeuge > 3,5 t des ungünstigsten Planfalls (Planfall 2 - Prognosehorizont 2018) gemäß der Verkehrsuntersuchung <sup>\*6</sup>) von März 2015 zugrunde gelegt, die Untersuchungen wurden differenziert für den Prognose Nullfall (ohne Hafencenter) und dem Planfall (mit Hafencenter) durchgeführt. Darüber hinaus wurde - analog den aktualisierten Untersuchungen zu Schallmissionen - für eine weitergehende Bewertung der planbedingten Auswirkungen der Untersuchungsraum nach Westen bis zum Kreuzungspunkt Hansaring/Albersloher Weg und nach Nordosten bis zur Wolbecker Straße aufgeweitet.

In den Untersuchungen wurden die Stickstoffdioxid- (NO<sub>2</sub>) und Feinstaubmissionen (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) mit Hilfe eines Grobscreenings für die jeweiligen Straßenabschnitte 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. Letztere wurden daher nicht in die Untersuchung mit einbezogen, gleichwohl wird nicht verkannt, dass auch diese Belastungen entsprechend der Erhöhung des Verkehrs leicht zunehmen.

Entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung wurde die Verkehrssituation der Straßen im Untersuchungsgebiet differenziert nach ‚Hauptverkehrsstraßen‘ und ‚Erschließungsstraße‘ mit jeweils Tempo 50 in die Berechnungen eingestellt. Als meteorologische Eingangsdaten wurde die Windrichtungsverteilung der Station Münster Zoo mit einer auf das Untersuchungsgebiet übertragenen durchschnittlichen Windgeschwindigkeit von 2,2 m/s in einer Höhe von 5 Metern über der mittleren Gebäudehöhe zugrunde gelegt, der Einfluss der Bebauungsstruktur auf das Windfeld wurde im Sinne einer Worst-Case Betrachtung mit dem jeweils geringsten Bebauungsabstand und einer Bebauungsgeometrie als geschlossene Randbebauung bei einer Porosität  $\leq 20\%$  ange-

<sup>\*14</sup>) „Bebauungsplan Nr. 535 „Hafen-Center“ in Münster, Untersuchungen zu den Lufts Schadstoffmissionen“, simuPlan, Dipl. Met. Georg Ludes, Dorsten, den 13.05.2015

<sup>\*6</sup>) „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafencenter“ in Münster“, nts Ingenieurgesellschaft mbH Münster, Stand 26.03.2015

setzt. Neben den Luftschadstoffimmissionen durch den Straßenverkehr wurden zur Bestimmung der Hintergrundbelastung die gemittelten Messwerte der Station Münster-Geist aus den Jahren 2012 bis 2014 zugrunde gelegt, ohne Berücksichtigung zu erwartender rückläufiger Werte in den nächsten Jahren aufgrund der bestehenden verschärften Vorgaben zur Emissionsminderung. Weitere Details sind dem Gutachten zu entnehmen.

Auf Grundlage der Ausbreitungsberechnungen zum Planfall 2018 sind folgende gutachterlichen Ergebnisse festzuhalten:

- **NO<sub>2</sub>-Belastung:** Die höchste NO<sub>2</sub>-Belastung wird für den Straßenabschnitt des Hansarings östlich der Dortmunder Straße mit einem Jahresmittelwert im Prognosenullfall von 30,9 µg/m<sup>3</sup> und im Planfall von 32,0 µg/m<sup>3</sup> ermittelt. Der Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel wird somit sicher eingehalten. Die planbedingte Zunahme der Immissionen entspricht mit 1,1 µg/m<sup>3</sup> einer relativen Zunahme von 3,4 %. Auch an allen anderen untersuchten Querschnitten wird der Grenzwert zum NO<sub>2</sub>-Jahresmittel sowohl im Prognosenull- als auch im Planfall deutlich unterschritten, der Anstieg der Stickstoffdioxidkonzentration liegt hier bei weniger als 2 %. In Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung und der Art der Bebauung werden für das umliegende Straßennetz Belastungen von maximal 30,4 µg/m<sup>3</sup> in der Wolbecker Straße berechnet. Die weniger stark befahrenen oder locker bebauten Straßenabschnitte weisen die geringsten Belastungen auf. Mit 22,0 µg/m<sup>3</sup> für die Bernhard-Ernst-Straße nördlich des Hafenwegs, 22,1 µg/m<sup>3</sup> für den Hafenweg östlich der Dortmunder Straße und 23,1 µg/m<sup>3</sup> für die Dortmunder Straße liegen die Belastungen hier nur geringfügig über der gemittelten Hintergrundbelastung von 21,3 µg/m<sup>3</sup>. Eine Überschreitung des Grenzwertes zum NO<sub>2</sub>-Jahresmittel kann im gesamten Untersuchungsgebiet ausgeschlossen werden. Dies gilt auch - abseits einer konkreten Untersuchung - für die verkehrlich wenig belasteten Straßen außerhalb des Untersuchungsgebietes.

Die Wahrscheinlichkeit einer NO<sub>2</sub>-Stundenmittelwertüberschreitung von 200 µg/m<sup>3</sup> an mehr als 18 Stunden des Jahres liegt in allen Straßenabschnitten deutlich unter 3 %, eine Überschreitung des NO<sub>2</sub> - Kurzzeitgrenzwertes wird nach Auswertung von Messungen aller LUQS-Stationen gutachterlich ausgeschlossen.

- **PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> Belastung:** Der höchste PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> - Jahresmittelwert liegt im Prognosenull- und Planfall im Straßenabschnitt des Hansarings östlich der Dortmunder Straße (PM<sub>10</sub> = 26,0 µg/m<sup>3</sup> bzw. 26,3 µg/m<sup>3</sup>, PM<sub>2,5</sub> = 17,8 µg/m<sup>3</sup> bzw. 17,9 µg/m<sup>3</sup>). Der planbedingte Anstieg der PM<sub>10</sub> Belastung ist äußerst gering und liegt in allen Straßenabschnitten bei maximal 0,3 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel, die höchste relative Zunahme beträgt 1,2 % am Hafenweg zwischen Bernhard-Ernst und Soester Straße. Der Einfluss der Planung auf den

PM<sub>2,5</sub> - Jahresmittelwert ist sehr gering. Der Anstieg der PM<sub>2,5</sub> - Immissionen im Planfall beträgt im gesamten Untersuchungsraum weniger als 1 %.

Die maximale Anzahl an PM<sub>10</sub> - Überschreitungstagen wird für die Straßenabschnitte des Hansarings östlich und westlich der Dortmunder Straße mit 22 Überschreitungstagen im Prognosefall und 23 Tagen im Planfall ermittelt. Für alle weiteren untersuchten Querschnitte wird eine geringere Anzahl an Überschreitungstagen ausgewiesen. Der planbedingte Zusatzverkehr führt im gesamten Untersuchungsgebiet zu maximal einem zusätzlichen Überschreitungstag. Die berechneten Feinstaubkenngrößen liegen somit an allen untersuchten Straßenabschnitten deutlich unterhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte von 40 µg/m<sup>3</sup> für PM<sub>10</sub> und 25 µg/m<sup>3</sup> für PM<sub>2,5</sub> im Jahresmittel sowie einer zulässigen fünfunddreißigfachen Überschreitung des PM<sub>10</sub> - Tagesmittelwertes von 50 µg/m<sup>3</sup>. Dies ist auch für das umliegende, meist schwach befahrene Straßennetz zu erwarten.

Insgesamt ist festzustellen, dass auch nach Umsetzung der Vorhabenplanung die Grenzwerte für NO<sub>2</sub> - und Feinstaub in allen untersuchten Straßenabschnitten sicher eingehalten werden, auch im umliegenden, verkehrlich meist gering belasteten Straßennetz sind Grenzwertüberschreitungen nicht zu erwarten. Die Schadstoffkonzentrationen werden über die planbedingten Mehrverkehre zwar erhöht, der Einfluss des Vorhabens auf die Luftschadstoffsituation ist mit einer maximalen relativen Zunahme der Belastungen im Jahresmittel für NO<sub>2</sub> mit 3,4 %, für PM<sub>10</sub> mit 1,2 % und 1 % für PM<sub>2,5</sub> jedoch eher gering bzw. sehr gering und können im Rahmen der Abwägung zur Stärkung der Innenentwicklung im südöstlichen Stadtquartier 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 Hafens als Störfallbetriebe im Sinne der 12. BImSchV (Störfall-Verordnung) zu berücksichtigen sind. Im Jahr 2016 wird der Betrieb der Lehnkering GmbH an einen anderen Standort verlagert, die Aufgabe der Gefahrstofflager spätestens bis zum 31.12.2016 ist vertraglich gesichert. Vor dem Hintergrund der ursprünglich für das Jahr 2016 geplanten Inbetriebnahme des Hafencenters wurde zur Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit der Vorhabennutzung in Bezug auf die Gefahrstofflager eine Einzelfallbetrachtung gem. Kapitel 3.2 des KAS-18 Leitfadens „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfallverordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung - Umsetzung des § 50 BImSchG durchgeführt \*<sup>15</sup>). Die Untersuchung

\*<sup>15</sup>) „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

kam zu dem Ergebnis, dass aufgrund der geringen Expositionszeiten bei den betrachteten Brandszenarien von nur wenigen Minuten eine Gefährdung von Menschen im Bereich der Vorhabennutzung weitgehend ausgeschlossen werden kann, darüber hinaus befindet sich die zur Vorhabennutzung nächstgelegene Freisetzungsoffnung 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. Sicherheitstechnische Belange standen einer Umsetzung der Vorhabennutzungen in 2016 bei gleichzeitigem Betrieb der Lehnkering GmbH nicht entgegen.

Unabhängig von den Untersuchungsergebnissen sind mit Aktualisierung des Realisierungshorizonts für die Inbetriebnahme des Hafencenters erst ab 2018 Auswirkungen der Gefahrstofflager auf das Planvorhaben über die verbindliche Aufgabe des Betriebs der Lehnkering GmbH bis Ende 2016 nicht mehr gegeben. Belange aus Störfallbetrieben stehen der Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP 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 am Hansaring als Standort schädlicher Bodenveränderungen (Nr.10048) gekennzeichnet, zusätzlich ist im südlichen Bereich auf dem Hafengeweg 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 Nr. 330, ehemaliges OSMO-Gelände, die Grundstücke der südlichen Hafengewegbebauung im westlichen Anschluss an die ehemaligen OSMO-Hallen mit den Nummern 302, 319 und 10 sowie der Bereich der Gebäude Hafengeweg 26a und 26b als historische Altstandorte Nr. 2304 und Nr. 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 Altstandort. Nordwestlich des Hansarings ist der Parkplatzvorbereich der bestehenden Einzelhandelseinrichtung Hansaring 59 als Altlast-/Verdachtsfläche Nr. 166 und die Gebäudebereiche als historische Altstandorte (Nr. 2253 und Nr. 3080) eingetragen, das Grundstück des Berufskol-

legs zum Hansaring/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 Flächenentwicklung für den Vorhabenbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 vorgenommen wurden. Eine erste Erkundung in Bezug auf mögliche Altlasten im Boden und Belastungen der aufstehenden Gebäude erfolgte im Jahr 2001 für das Grundstück der zwischenzeitlich aufgegebenen Postimmobilie Hansaring 64 <sup>\*16)</sup>, das Grundstück des ehemaligen Holzkontors Heinrich Wehmeyer im südlichen Anschluss zum Hafenweg wurde im September 2010 einer Begutachtung <sup>\*17)</sup> unterzogen und als verbleibendes Restgrundstück im Anschluss des Vorhabenbereichs an den Hansaring wurde für das städtische Grundstück der bestehenden Star-Tankstelle am Hansaring 54 eine Untersuchung zur Gefährdungsabschätzung <sup>\*18)</sup> mit Stand November 2012 durchgeführt. Darüber hinaus liegen im Zusammenhang mit den aus der öffentlichen Auslegung des VBP eingegangenen Anregungen Stellungnahmen der Gutachter insbesondere zur Grundwassersituation <sup>\*19)</sup> und möglichen Sicherungsmaßnahmen bei der Grundwasserhaltung <sup>\*20)</sup> während der Bauzeit vor.

Für das westlich an das Vorhabengrundstück angrenzende Mischgebiet auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB liegen keine gutachterlichen Bewertungen zu möglichen Bodenbelastungen vor. Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 ist lediglich das Grundstück der Postimmobilie Hansaring 64 sowie die Flurstücke 812 und 813 (Hansaring 66 und 66a) als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet, Kennzeichnungen für das ehemalige Wehmeyer-Grundstück sowie für das Mischgebiet bestehen nicht.

#### GRUNDSTÜCK POSTIMMOBILIE, HANSARING 64

Das Grundstück der ehemaligen 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 wurden zum Großteil als Flächen für den ruhenden Verkehr der Post AG und der Postkunden genutzt und sind weitestgehend versiegelt. In der Begutachtung aus dem Jahr 2001 beauftragte die Deutsche Post

---

<sup>\*16)</sup> „Bericht zu den Ergebnissen der Bauschadstoff- und Bodenuntersuchungen – Postimmobilie Hansaring 64, 48155 Münster“, Umweltlabor ACB GmbH, Münster, 26.03.2001

<sup>\*17)</sup> „Gutachten zu den Ergebnissen der Bodenuntersuchung – Ehem. Holzkontor Heinrich Wehmeyer GmbH & Co. KG, Hansaring 50-52, Münster“, Umweltlabor ACB GmbH, Münster, 10.09.2010

<sup>\*18)</sup> „Gutachten - Untersuchungen zur Durchführung einer Gefährdungsabschätzung auf dem Grundstück der Star-Tankstelle am Hansaring 54, 48155 Münster“, GEOscan Technik GmbH, Ladbergen, 02.11.2012

<sup>\*19)</sup> „Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 535 der Stadt Münster - Entwurf, Stellungnahme zu den Abwägungen Nr. X, Grundwasser und Nr. XI, Altlasten“, Umweltlabor ACB GmbH, Münster, 20.06.2014

<sup>\*20)</sup> „12126, Standort der Star Tankstelle in 48155 Münster, Hansaring 54, Stellungnahme zu den Boden- und Grundwasserverhältnissen“, GEOscan Consulting GmbH, Ladbergen, 02.07.2014

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

Die Überprüfung möglicher Bodenverunreinigungen erfolgte anhand von 50 Kleinrammbohrungen bis in eine Tiefe von max. 3,00 bzw. 5,00 m, oberhalb der für den Standort typischen geogenen bindigen Böden wurden Auffüllungen mit Schlacken, Bauschutt und Ziegelbruch festgestellt. Ein zusammenhängender Grundwasserleiter wurde nicht ermittelt, punktuell wird Stau- und Schichtenwasser oberhalb der bindigen Bodenschicht angetroffen. Folgende Ergebnisse der physikalisch-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 m<sup>2</sup> 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 Z1.2 nach Richtlinie 1997),

- Die geogenen Böden sind in der Einbauklasse Z 0 als unbelastet einzustufen.

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

#### GRUNDSTÜCK STAR-TANKSTELLE, HANSARING 54

Zur Umsetzung der Vorhabenplanung ist eine Veräußerung des stadt eigenen Tankstellengrundstücks an den Vorhabenträger erforderlich, ein entsprechender Grundstückskaufvertrag wird vor dem Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan erfolgen. 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 m<sup>2</sup> 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 früheren Postgrundstücks im Norden des Plangebietes und die Fläche der Star-Tankstelle, hier sind teils Austausche der Auffüllböden oder anderweitige Sicherungsmaßnahmen zur Umsetzung des Planvorhabens 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 Kleinräumen nicht gänzlich auszuschließen. Bei Bedarf sind ergänzende gutachterliche Untersuchungen zu veranlassen.

Ein Eingriff in die Grundwasserverhältnisse ist nur im Zusammenhang mit Grundwasserhaltungsmaßnahmen für die Zeit der Bauarbeiten gegeben und führt nicht zu einer dauerhaften Veränderung des Grundwasserspiegels. Nachteilige Auswirkungen auf Grundwasserleiter sind durch das Planvorhaben nicht zu erwarten, zumal es sich bei dem oberen Porengrundwasserleiter um einen heterogenen Grundwasserleiter handelt, der überwiegend durch Stauwasserbildungen beeinflusst ist.

Die Sicherung der Vorgehensweisen zur Sanierung und Verwertung/Entsorgung der belasteten Bereiche wird durch den Kaufvertrag zum Tankstellengrundstück zwischen der Stadt Münster und dem Vorhabenträger 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. Nach Sanierung der bestehenden Verunreinigungen im Zusammenhang mit der Errichtung des Planvorhabens ist eine deutliche Verbesserung des Boden- und Grundwasserschutzes gegenüber der bestehenden Altlastensituation gegeben.

Kampfmittel: 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 Höhenstaffelung 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 (kulturgegeschichtliche 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 eu-

ropäisches 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, 22.12.2010).

Das zu untersuchende ehemalige Betriebsgelände der Holzhandlung Wehmeyer umfasst ca. 5.500 m<sup>2</sup> und besteht aus zwei Teilflächen von je etwa 3.700 m<sup>2</sup> und 1.800 m<sup>2</sup>. 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, dass dem besonderen Artenschutz unterliegende Tier- und Pflanzenarten auf dem Gelände nicht vorkommen <sup>\*21)</sup>. In einer weiteren Begehung des Geländes am 01.12.2013 wird diese Ersteinschätzung bestätigt <sup>\*22)</sup>. 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. Ruderalgesellschaft dar. Laut Gutachter treten in der Vegetation keine planungsrelevanten Pflanzenarten auf. Bei den Tierarten ergeben sich ebenfalls keine Hinweise auf das Vorkommen planungsrelevanter 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 ver-

---

<sup>\*21)</sup> „Gutachten - Artenschutzrechtliche Prüfung des Grundstückes Wehmeyer, Münster, Hansaring 64, hier: Ergänzende Stellungnahme zum Außengelände“, Friedrich Pfeifer, Ahaus, den 18.12.2012

<sup>\*22)</sup> „Ergänzende Stellungnahme zur Artenschutzrechtlichen Vorprüfung „ehemaliges Wehmeyergelände“ in Münster, Hansaring 22“, Friedrich Pfeifer, Ahaus, den 03.12.2013

schiedenen 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 ehemaligen Postzustellstützpunktes der Post AG verbunden. Für den Gebäudebestand ist das Vorkommen verschiedener quartiernutzender Fledermausarten sowie des Turmfalken als Brutvogel nicht grundsätzlich auszuschließen. Im Oktober 2012 wurde daher eine fledermauskundliche Untersuchung des Dachbodens des Postgebäudes <sup>\*23)</sup> mit dem Ergebnis durchgeführt, dass der Dachboden weder als Sommer- noch als Winterquartier von Fledermäusen genutzt wird und auch in der Vergangenheit nicht genutzt wurde. Zusammenfassend schließt der Gutachter eine Besiedelung 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 erwarten. Um potenziellen Konflikten aus Störung und Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten geschützter Arten grundsätzlich entgegenzuwirken, wird die Beachtung von Bauzeitenregelungen für Gebäudeabriss und Gehölzrodungen als Hinweis in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen.

---

<sup>\*23)</sup> „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 %
<b>MI</b>	Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB als Mischgebiet (§ 6 BauNVO)	0,25 ha	9,3 %
<b>V</b>	Öffentliche Verkehrsfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)	0,4 ha	14,8 %
<b>GESAMTFLÄCHEN</b>		<b>2,7 ha</b>	<b>100,0 %</b>

## 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:

- „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafen-Center“ in Münster“, nts Ingenieurgesellschaft mbH Münster, Stand 26.03.2015
- „Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.2/01 zur Verkehrslärmuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring / Schillerstraße / Hafengeweg / Dortmunder Straße“ der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 19. August 2013  
„Ergänzung zum schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.2/01 vom 19.08.2013, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 31.03.2015
- „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 sowie Korrekturseite vom 19.12.2013  
„Ergänzung zum schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.2/02 vom 19.08.2013, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 31.03.2015
- „Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.2/03 zur Gewerbelärmuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring/Schiller-straße/Hafengeweg/Dortmunder Straße“ der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 19. August 2013  
„Ergänzung zum schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.2/03 vom 19.08.2013“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 31.03.2015
- „Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.4/01 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 23.04. 2015

- „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
- „Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 535 der Stadt Münster - Entwurf, Stellungnahme zu den Abwägungen Nr. X, Grundwasser und Nr. XI, Altlasten“, Umweltlabor ACB GmbH, Münster, 20.06.2014
- „12126, Standort der Star Tankstelle in 48155 Münster, Hansaring 54, Stellungnahme zu den Boden- und Grundwasserverhältnissen“, GEOscan Consulting GmbH, Ladbergen, 02.07.2014
- „Bebauungsplan Nr. 535 „Hafen-Center“ in Münster, Untersuchungen zu den Luftschadstoffimmissionen“, simuPlan, Dipl. Met. Georg Ludes, Dorsten, den 13.05.2015
- „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 Umweltanforderungen 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 großflächigen Einzelhandelsnutzungen mit einem ergänzenden Wohn- und Dienstleistungsangebot im Sinne eines ‚Stadtbereichszentrums‘ vorgesehen. Die Planung umfasst einen Verbrauchermarkt mit angeschlossenen 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 rd. 357 Stellplätze, von denen ca. 220 der Quartiersgarage zugeordnet werden. Zusätzlich werden rd. 158 Stellplätze als ebenerdiger Kundenparkplatz angeboten. 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 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 Vorhabenbereichs erfolgt maßgeblich über den Hansaring, die Tiefgarage kann jedoch auch vom Hafenweg aus

angefahren werden. Die Anlieferung der geplanten Einzelhandelsnutzungen läuft über den Hafengeweg bzw. entlang der östlichen Geltungsbereichsgrenze vom Hafengeweg 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 m<sup>2</sup> als extensive Grasdächer angelegt.

- Für das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB 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 Hafengeweg wird von einer privaten in eine öffentliche Verkehrsfläche umgewidmet.

Hinsichtlich des Schutzes vor betrieblichen und verkehrlichen Lärmemissionen wird über differenzierte Festsetzungen und Maßnahmen der freiwilligen Lärmvorsorge bzw. Maßnahmen im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den Hansaring im Sinne der 16. BImSchV 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 Hafengeweg (Wehmeyer-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 Energien 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. Weitergehend werden Lärminderungsmaßnahmen an außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes liegenden Bestandsgebäuden als freiwillige Leistung des Vorhabenträgers zur Lärmvorsorge bzw. aus den Anspruchsvoraussetzungen im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den Hansaring im Sinne der 16. BImSchV durchgeführt, die Sicherung der Maßnahmen erfolgt über den Durchführungsvertrag (s. Kapitel 6.7). Die Beachtung der Anforderungen des EEWärmeG 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 Wasserhaushaltgesetzes 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 er-

forderlich 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 Vorhandensein von Altlasten sind bei den Erdarbeiten der geplanten Baumaßnahmen 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 Biotopkartierung 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 (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub. Das Plangebiet ist daher nicht Teil der seit dem 01.01.2010 ausgewiesenen Umweltzone, innerhalb derer eine Verbesserung der lufthygienischen 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, ist lediglich mit der Tankstelle am Hansaring eine noch genutzte bauliche Anlage im Plangebiet vorhanden, der Postzustellstützpunkt im Ostteil des Plangebietes ist zwischenzeitlich leergezogen und an den neuen Standort ‚Am Mittelhafen 55‘ verlagert.

Gegenüber Immissionen besonders schützenswerte Nutzungen kommen im Gebiet selbst nicht vor, grenzen mit verschiedenen Wohnnutzungen im Umfeld, insbesondere in den untergeordneten Wohnstraßen aber auch 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 Haupterschließungsstraßen resultieren. Für die untersuchten Straßenbereiche werden die Orientierungswerte der DIN 18005 in weiten Teilen - insbesondere nachts - an den straßenzugewandten Fassaden überschritten und auch eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ist entlang stark belasteter Straßenabschnitte nicht gegeben.

Dauerschallpegel von über 70/60 dB(A) tags/nachts im Grenzbereich der Unzumutbarkeit, die hinsichtlich gesundheitlicher Gefährdung als kritisch einzustufen sind, sind im Lärmaktionsplan der Stadt Münster (2008) für den Bereich des Plangebietes und den angrenzenden Teil des Hansarings nicht dokumentiert. Gemäß dem schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.4/01 zur Bewertung der schalltechnischen Auswirkungen der vorhabenbezogenen Verkehrserzeugung auf die Verkehrslärmsituation im Bereich der

vorhandenen Wohnnachbarschaft (ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, 23.04.2015) werden jedoch bereits im Prognose-Nullfall für das Jahr 2018 u.a. aus den Verkehrsbelastungen des Hansarings Beurteilungspegel von aufgerundet bis zu 73 dB(A) tags bzw. bis zu 65 dB(A) nachts erwartet.

Leistungsfähigkeit der Erschließung: Der Hansaring ist mit einer hohen Grundbelastung belegt, die bestehenden Lichtsignalanlagen sind derzeit nicht in der ‚Grünen Welle‘ geschaltet. Staubbelastungen am Hansaring sind regelhaft zu den morgens- und abendlichen Stoßzeiten über ca. 45 min bei einem ansonsten oft unauffälligen Tagesverlauf anzutreffen. Im übergeordneten Untersuchungsraum ist für die Kreuzungen ‚Albersloher Weg/Hansaring‘ und ‚Wolbecker Straße/Hansaring‘ bereits heute der Überlastungszustand für die nachmittägliche Spitzenstunde erreicht bzw. wird teilweise erreicht. Der Albersloher Weg genügt in seinem ausgebauten Abschnitt ab der Einmündung Hafenweg auch zukünftigen verkehrlichen Anforderungen.

Der Verkehrsablauf im Umfeld des Plangebietes 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 Vorhabengrundstücks vom Hansaring wird aktuell aufgrund der zwischenzeitlich aufgegebenen Postnutzung lediglich über Parkverkehre in dem Erschließungsstich nur geringfügig frequentiert.

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 (PM<sub>10</sub>) bei maximal 28 µg/m<sup>3</sup> und durch Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) bei maximal 32 µg/m<sup>3</sup>. Die zulässigen Jahresmittelwerte der 39. BImSchV für PM<sub>10</sub> bzw. NO<sub>2</sub> von jeweils 40 µg/m<sup>3</sup> werden nicht erreicht. Bezüglich lungengängigen Feinstaubes (PM<sub>2,5</sub>) 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 Auswirkungen z. B. über freigesetzte Luftschadstoffe unter anderem auch im Plangebiet des VBP Nr. 535 auftreten können.

Vor dem Hintergrund der ursprünglich für das Jahr 2016 geplanten Inbetriebnahme des Hafencenters wurde zur Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit der Vorhabennutzung in Bezug auf die Gefahrstofflager eine Einzelfallbetrachtung gem. Kapitel 3.2 des KAS-18 Leitfadens durchgeführt (UCON, Stand 21.01.2013, vgl. auch Kap. 6.7.3). Sicherheitstechnische Belange standen einer Umsetzung der Vorhabennutzungen in 2016 bei gleichzeitigem Betrieb der Lehnkering GmbH lt. Gutachten nicht entgegen. Mit Aktualisierung des Realisierungshorizonts für die Inbetriebnahme des Planvorhabens erst ab 2018 sind konkrete Auswirkungen auf die Nutzungen im Vorhabenbereich über die verbindliche Aufgabe und Verlagerung der Störfallbetriebe bis zum 31.12.2016 nicht mehr gegeben.

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 wohnungsnaher Spielflächen: Der Bedarf für wohnungsnaher 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 Lärmmindeurmaßnahmen 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 Aufenthalts-, Übernachtungs-, Unterrichts- und Büroräumen werden für das Plangebiet 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 wenigen relevanten lärmzugewandten Seiten unter Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV, errichtet werden.

- Baulicher Eingriff in die öffentliche Verkehrsfläche des Hansarings mit Ausbau eines Lichtsignalgesteuerten Knotenpunktes (außerhalb des Plangebietes): Mit dem für die Anbindung des Vorhabens 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 insbesondere aus dem Erfordernis der Lichtsignalanlage (nur im Tagesbetrieb, nachts lediglich Schaltung als Fußgängerbedarfsampel) für eine sichere und leistungsfähige Verkehrsabwicklung und dem damit verbundenen abstandsbedingten Zuschlag von 1 bis 3 dB. Mit Beurteilungspegeln > 70/60 dB(A) tags/ nachts bereits aus dem allgemeinen Verkehrslärm in 2018 und einer weiteren Steigerung der Belastung durch die planbedingten Mehrverkehre ist die Lärmsituation als wesentlich zu bewerten. Soweit die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 1 der 16. BImSchV gegeben sind, sind den Eigentümern im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs am Hansaring gemäß § 42 BImSchG die nach der 24. BImSchV notwendigen Schallschutzmaßnahmen zu finanzieren. Gemäß der Anlage 2.1 des schalltechnischen Berichts LL 5683.2/02 der Zech Ingenieurgesellschaft, Ergänzung vom 30.3.2015, steht dieser Anspruch den Eigentümern der Gebäude Hansaring 43, 45, 46, 48, 51, 53, 53a, 55, 57, 58, 60 sowie Emdener Straße 31, 34 und 36 zu. Nähere Regelungen zur Abwicklung der Finanzierung wird der Durchführungsvertrag enthalten.
- Im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft kann der planverursachte Mehrverkehr zwar zu einer Pegelerhöhung beitragen, in vielen Abschnitten der hier betrachteten Straßen ist jedoch keine bzw. nur eine geringfügige Erhöhung um rechnerisch 0,1 dB bis 0,3 dB zu erwarten. Diese ist vom menschlichen Gehör nicht wahrnehmbar.

Eine planverursachte Erhöhung der Verkehrslärmeinwirkungen um mehr als 0,3 dB an Fassaden mit Beurteilungspegeln ab 70/60 dB(A) tags/nachts ist für den Bereich am Hansaring ab der Dortmunder Straße bis einschließlich der Gebäude Hansaring 57/58/60 sowie für die Eckgebäude Hansaring/Dortmunder Str. (Dortmunder Str. 32b und 34) zu erwarten. An den übrigen Gebäuden beträgt die planverursachte Erhöhung an Fassaden mit Beurteilungspegeln ab 70/60 dB(A) tags/nachts maximal 0,3 dB. Die höchsten Pegelzuwächse sind über den Zuschlag für die Lichtsignalanlage im Bereich der verkehrlichen Anbindung des Hafencenters an den Hansaring zu erwarten, abstandsbedingt zur Lichtsignalanlage ist der Eckbereich der Emdener Straße zum Hansaring mit Pegelerhöhungen um bis zu aufgerundet 5 dB tags und maximal 2 dB nachts betroffen. Die Grenzwertüberschreitungen bei gleichzeitiger Erhöhung um mindestens 3 dB betreffen - mit Ausnahme des Gebäudes Emdener Straße 29 (Westfassade, nur 4. OG) im Planfall 2 - Gebäudefassaden, für die bereits aufgrund des baulichen Eingriffs im Sinne der 16. BIm-

SchV die Anspruchsvoraussetzungen für passive Ausgleichsmaßnahmen gegeben sind.

Neben der Umsetzung passiver Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den Hansaring werden - für die Bereiche außerhalb des baulichen Eingriffs - im Sinne der Lärmvorsorge bei einer planbedingten Erhöhung der Verkehrslärmeinwirkungen um mindestens 0,3 dB an Fassaden von Gebäuden Allgemeiner Wohngebiete mit zukünftigen Beurteilungspegeln  $\geq 70/60$  dB(A) tags/nachts und von Mischgebieten mit zukünftigen Beurteilungspegeln  $\geq 72/62$  dB(A) tags/nachts Lärminderungsmaßnahmen gewährt. Die Leistungen umfassen den Austausch/Einbau von Fenstern, Balkontüren (inklusive Rollladenkästen) und künstlichen Lüftungseinrichtungen, soweit diese nach der 24. BImSchV erforderlich sind, sie umfassen nicht die Ertüchtigung sonstiger Umfassungsbauteile. Der Vorhabenträger hat sich zu den Leistungen im Durchführungsvertrag bereit erklärt. Der Durchführungsvertrag enthält Regelungen zur Prüfung der Anspruchsvoraussetzungen und Abwicklung der Zahlungen.

- **Gewerbelärm:** Innerhalb des Plangebietes sowie zum östlich angrenzenden geplanten Wohnquartier ‚Neuhafen-Münster‘ 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 bestehender 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 Hafengeweg auch für den Nachtzeitraum ist die für eine Wohnnutzung im Sinne einer Irrelevanz einzuhaltende Richtwertunterschreitung von 6 dB am Gebäude auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB 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 auf-

grund 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 Richtwertauschöpfung 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: Zur Gewährleistung eines störungsfreien und sicheren Verkehrsablaufs für alle Verkehrsteilnehmer ist die bestehende Grundstückszufahrt in der Anbindung des Plangebietes an den Hansaring zu einem lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt auszubauen. Mit Ausbau des Knotenpunktes wird der bestehende Buskap hinter die Kreuzung nach Osten verlagert und als Busbucht ausgebaut. Zusammen mit Maßnahmen an bestehenden Lichtsignalanlagen (Verkürzung von Umlaufzeiten, Errichtung eines separaten Linksabbiegersignals und Schaltung von verkehrsabhängigen koordinierten Programmen „Grüne Welle“) ist trotz vorhabenbezogener Mehrverkehre eine Verbesserung des Verkehrsflusses auf dem Hansaring zu erwarten. Die Anbindung des Parkplatzes Hansaring Nr. 46 (Penny-Markt) wird in diesem Zusammenhang optimiert. Auch nach Umsetzung des Planvorhabens kann der Verkehr im Untersuchungsraum leistungsfähig und sicher abgewickelt werden. An den Kreuzungspunkten ‚Albersloher Weg/Hansaring und Wolbecker Straße/Hansaring tragen die vorhabenbedingten Mehrverkehre zu keinen nennenswerten Veränderungen in der Leistungsfähigkeit bei, mit 4 - 7 % an der Kreuzung Albersloher Weg/Hansaring und 1 - 3,5 % an der Kreuzung Wolbecker Straße/Hansaring liegen die veränderten Verkehrsmengen deutlich unterhalb üblicher Belastungsschwankungen von bis zu 20 %, ein relevanter Einfluss auf die derzeitige Qualität der Verkehrsabwicklung ist darüber nicht gegeben.

Ruhender Verkehr: Über die Schaffung von ca. 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, Mai 2015). In der Untersuchung wurden die Stickstoffdioxid- ( $\text{NO}_2$ ) und Feinstaubimmissionen ( $\text{PM}_{10}$  und  $\text{PM}_{2,5}$ ) mit Hilfe eines Grobscreenings für die jeweiligen Straßenabschnitte bestimmt und anhand der Grenzwerte der 39. BImSchV bewertet. Die höchste Belastung wird für den Straßenabschnitt des Hansarings östlich der Dortmunder Straße mit einem  $\text{NO}_2$  - Jahresmittelwert im Planfall von  $32,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , für  $\text{PM}_{10}$  mit  $26,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und für  $\text{PM}_{2,5}$  mit  $17,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ermittelt. Die Wahrscheinlichkeit einer  $\text{NO}_2$  -Stundenmittelwertüberschreitung von  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  an

mehr als 18 Stunden/Jahr liegt in allen Straßenabschnitten deutlich unter 3 %, eine Überschreitung des NO<sub>2</sub> - Kurzzeitgrenzwertes wird gutachterlich ausgeschlossen. Die maximale Anzahl an PM<sub>10</sub> - Überschreitungstagen liegt im Planfall bei 23 Tagen. Die Grenzwerte für NO<sub>2</sub> - und Feinstaub werden damit in allen untersuchten Straßenabschnitten sicher eingehalten, auch im umliegenden Straßennetz sind Grenzwertüberschreitungen nicht zu erwarten. Die Schadstoffkonzentrationen werden über die planbedingten Mehrverkehre zwar erhöht, der Einfluss des Vorhabens auf die Luftschadstoffsituation ist mit einer maximalen relativen Zunahme der Belastungen im Jahresmittel für NO<sub>2</sub> mit 3,4 %, für PM<sub>10</sub> mit 1,2 % und 1 % für PM<sub>2,5</sub> eher gering bzw. sehr gering.

Störfallrisiko: Ein Störfallrisiko für die Vorhabennutzungen ist über die nicht mehr gegebene zeitliche Überlagerung der Nutzungen zwischen Aufgabe der Störfallbetriebe bis zum 31.12.2016 und Inbetriebnahme der Vorhabennutzungen im Jahr 2018 ausgeschlossen.

Kampfmittel: Vor Durchführung der geplanten Baumaßnahmen ist der Staatliche Kampfmittelräumdienst der Bezirksregierung Münster zu informieren und die weitere Vorgehensweise zur Umsetzung 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 wohnungsnahen 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 nach Abriss der Gewerbebauten der Holzhandlung Wehmeyer abseits der noch bestehenden Tankstelle zum Hansaring und dem zwischenzeitlich leergezogenen ehemaligen Postgebäude 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 Dominanzbildern

wie z. B. Berufkraut, Beifuß, Goldrute, Steinklee und Brennessel. Teilweise kommen bereits ruderales Gebüsch aus jungen Pioniergehölzen vor (z. B. Salweide, Schmetterlingsflieder, Birke und Zitterpappel). Gehölze mittleren Alters existieren lediglich in Gestalt vereinzelter 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 ruderales 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, ist der Ausgleich auf der Ebene des Durchführungsvertrags verbindlich vereinbart.
- Ein Eingriffsausgleich ist nicht erforderlich, da die Eingriffe in Natur und Landschaft bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind (§ 1 Abs. 3 S. 6 BauGB). Gegenüber den Zielen des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 401 ist aufgrund einer im Vorhabenbereich 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 ehemaligen 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 (Ifd. 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 Z 2 im Sinne der LAGA-Richtlinie von 2004 erfordern. Die unterlagernden geogenen Böden sind als unbelastet einzustufen (Einbauklasse Z 0). Im südlichen Planbereich, in Höhe der Gebäude Hafengeweg 26 und 26a, ist im Altlastenkataster der Stadt Münster mit der Nr. 232 auf dem Hafengeweg 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 ehemali-

ge 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 Entsiegelungen zu rechnen. Dies bedingt im Bereich vorhandener Schadstoffbelastungen möglicherweise sickerwasserbedingte 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 benannten 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 Metern. 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 früheren 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 sickerverbedingte Schadstoffverfrachtungen, deren Eintrag in das Grundwasser über entsprechende Maßnahmen zu minimieren ist.

Gemäß der Stellungnahme zu den Abwägungen Nr. X, Grundwasser und Nr. XI, Altlasten“, Umweltlabor ACB GmbH von Juni 2014 ist ein Eingriff in die Grundwasserverhältnisse nur im Zusammenhang mit Grundwasserhaltungsmaßnahmen für die Zeit der Bauarbeiten gegeben und führt nicht zu einer dauerhaften Veränderung des Grundwasserspiegels. Nachteilige Auswirkungen auf Grundwasserleiter sind durch das Planvorhaben nicht zu erwarten, zumal es sich bei dem oberen Porengrundwasserleiter um einen heterogenen Grundwasserleiter handelt, der überwiegend durch Stauwasserbildungen beeinflusst ist. Für die Bautätigkeit kann durch bautechnische Maßnahmen 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, Sicherungsmaßnahmen sind zum Bestandteil des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens zu machen.

#### **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 für den Vorhabensbereich die für den Versiegelungseffekt maßgebliche Grundflächenzahl mit 1,0 fest, für das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB ist eine GRZ von 0,6 vorgesehen.

Begrünungsmaßnahmen in Form von Baumpflanzungen sind aufgrund der Unterbauung weiter Teile des Vorhabensgrundstücks 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 Hafengewegs 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 Verkehrslärmsituation, insbesondere im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft als erheblich zu bewerten. Für die Vorhabennutzungen selbst kann über die Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen entsprechend den Lärmpegelbereichen III-VI nach DIN 4109 eine Sicherung der Schutzbedürftigkeiten gewährleistet werden. Aktive Schallschutzmaßnahmen gegenüber Verkehrslärm in Form von Wänden oder -wällen können aufgrund der innerstädtischen Lage und stadtgestalterischen Erfordernisse am Standort nicht zur Anwendung kommen.

Für die bestehenden Nutzungen werden aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet zum Teil die gebietsbezogenen Orientierungswerte der DIN 18005-1 nicht eingehalten. Ferner ist an stark belasteten Abschnitten eine weitergehende Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung bereits in der Bestandssituation gegeben. Im Bereich der Hauptverkehrsstraßen werden darüber hinaus die für eine Gesundheitsvorsorge relevanten Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts teilweise erreicht bzw. punktuell sogar überschritten. Für den

Prognose-Nullfall im Jahr 2018 werden u.a. aus den allgemeinen Verkehrsbelastungen des Hansarings ohne Berücksichtigung des Planvorhabens Beurteilungspegel von aufgerundet bis zu 73 dB(A) tags bzw. bis zu 65 dB(A) nachts erwartet.

Mit der Umsetzung des Planvorhabens sind weitere Pegelerhöhungen durch planbedingte Mehrverkehre und durch die erforderliche Anlage eines Lichtsignalgesteuerten Knotenpunktes zur Anbindung des Plangebietes an den Hansaring gegeben. Insgesamt werden im Bereich der bestehenden Wohnbebauung planbedingte Beurteilungspegel absolut von bis zu 74/65 dB(A) tags/nachts erreicht. Beurteilungspegel von 75/65 dB(A) tags/nachts werden nicht überschritten.

Die höchsten Pegelzuwächse sind über den Zuschlag für die Lichtsignalanlage im Bereich der verkehrlichen Anbindung des Hafencenters an den Hansaring zu erwarten, abstandsbedingt zur Lichtsignalanlage ist der Eckbereich der Emdener Straße zum Hansaring mit Pegelerhöhungen um bis zu aufgerundet 5 dB tags und maximal 2 dB nachts betroffen. Die Grenzwertüberschreitungen bei gleichzeitiger Erhöhung um mindestens 3 dB betreffen - mit Ausnahme des Gebäudes Emdener Straße 29 (Westfassade, nur 4. OG) im Planfall 2 - Gebäudefassaden, für die bereits auf Grund des baulichen Eingriffs im Sinne der 16. BImSchV im weiteren Verfahren die Anspruchsvoraussetzungen für passive Ausgleichsmaßnahmen zu prüfen sind.

Mit zunehmendem Abstand zum Anbindungspunkt des Hafencenters an den Hansaring und weitergehender Durchmischung der Verkehre nimmt der Einfluss des Planvorhabens auf die Verkehrslärsituation ab, gleiches gilt für die untergeordneten Straßenbereiche abseits des Hansarings. Betroffen sind zwar auch Bereiche mit Grenzwertüberschreitungen und teilweise auch Überschreitungen der Beurteilungspegel von > 70/60 dB(A) tags/nachts, der planverursachte Mehrverkehr trägt jedoch zu keiner bzw. nur geringen - vom menschlichen Gehör nicht wahrnehmbaren - Pegelerhöhung um rechnerisch 0,1 - 0,3 dB bei. Weitergehende Details zum Einfluss des Planvorhabens auf die Verkehrslärsituation in den konkreten Straßenabschnitten sind dem Kapitel 6.7.1 zu entnehmen.

In Abwägung stadtstruktureller Erfordernisse und der Belange zum Gesundheitsschutz 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. Der Betrieb der Lichtsignalanlage im Kreuzungspunkt Hansaring/Zufahrt Vorhabengrundstück erfolgt ausschließlich im Tageszeitraum in der Zeit von 6:00 - 22:00 Uhr, für den Nachtzeitraum von 22:00 - 6:00 Uhr wird die Ampel über den Hansaring als reine Fußgängerbedarfsampel geschaltet, die Einmündung des Vorhabens in den Hansaring ist von der Signalisierung der Bedarfsampel ausgenommen. Belange eines gesicherten

und leistungsfähigen Verkehrsablaufs oder Belange der Verkehrssicherheit stehen dem nicht entgegen.

Neben den Maßnahmen aus dem baulichen Eingriff werden im Sinne einer weitergehenden Lärmvorsorge bei einer planbedingten Erhöhung der Verkehrslärmeinwirkungen um mindestens 0,3 dB an Fassaden von Gebäuden Allgemeiner Wohngebiete mit zukünftigen Beurteilungspegeln  $\geq 70/60$  dB(A) tags/nachts und von Mischgebieten mit Pegeln  $\geq 72/62$  dB(A) tags/nachts Lärminderungsmaßnahmen geprüft und bei Erfordernis als freiwillige Leistung vom Vorhabenträger durchgeführt. Die Sicherung der Maßnahmen erfolgt über den Durchführungsvertrag.

### 8.5. Eingriffsregelung

Die Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 unterliegt der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, die in der Bauleitplanung nach § 1a BauGB abzarbeiten 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).

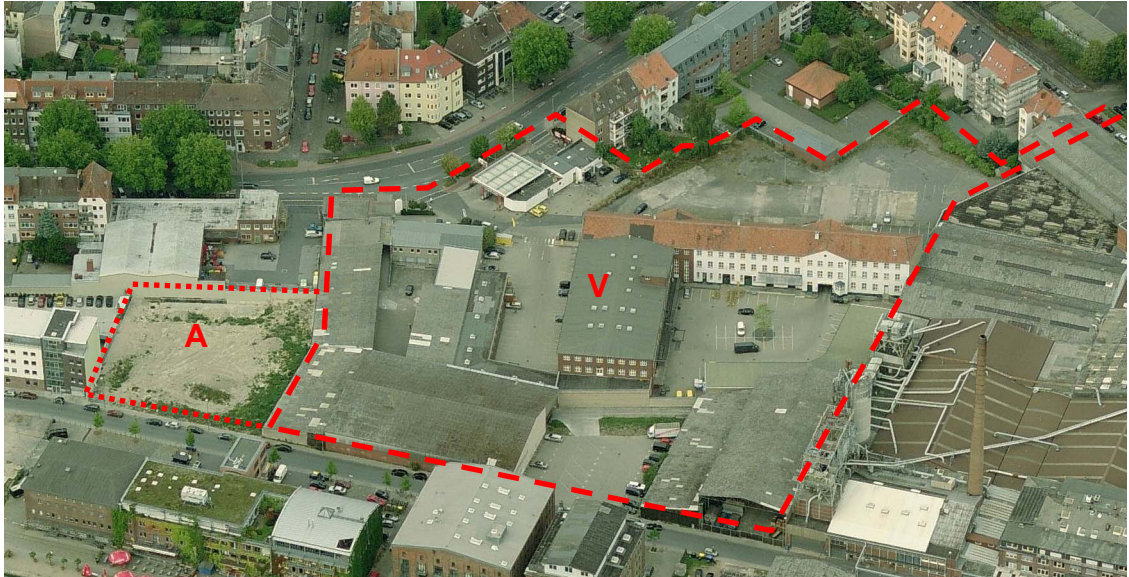


Abb.: Zustand des Plangebietes vor Gebäuderückbau  
(V = Vorhabenbereich, A = Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB)

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.). Der geplante Eingriff geht somit über bereits erfolgte Eingriffe nicht hinaus.

Für das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB (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. Bei Nichtdurchführung der Planung kann trotz der bestehenden Einzelhandelseinrichtungen eine ausreichende qualitative Versorgung im Stadtquartier nicht mehr gewährleistet werden.

Abseits möglicher Umsetzungspotentiale in den angrenzenden Bereichen würde das Vorhabengrundstück als aufgelassene Gewerbebrache jegliche stadtbildgestaltende Maßnahmen aufheben und somit das erforderliche stadträumliche und funktionale Zu-

sammenwachsen 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 21.000 m<sup>2</sup> 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 Innenstadtquartiers 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 Innenstadtquartiers. 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 Hafenable 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 potenziell 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	Mit Auslaufen der Betriebsgenehmigung zum 31.12.2016 am Standort und Verlagerung der Störfallbetriebe vor Inbetriebnahme des Vorhabens im Jahr 2018 entfällt das Erfordernis behördlicher Überwachungsmaßnahmen/eines Monitorings.

## 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 Haupterschließungsstraßen, erheblich belastet. Das Plangebiet stellt sich seit Abriss der Gewerbebauten der Holzhandlung Wehmeyer abseits der noch bestehenden Tankstelle zum Hansaring und dem zwischenzeitlich leergezogenen ehemaligen Postgebäude 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
<b>Schutzgut Mensch</b>		
Zusätzlicher Verkehrslärm aus vorhabenbezogenen Verkehren. Betroffen ist am Hansaring ein bereits deutlich vorbelasteter Bereich mit Beurteilungspegeln von $\geq 70/60$ dB(A) tags/nachts	Maßnahmen für Nutzungen im Plangebiet: Festlegung von passiven Schallschutzmaßnahmen nach Lärmpegelbereichen, zusätzlich Vorgaben zur Verwendung schallgedämpfter Lüftungssysteme und zur Platzierung von Außenwohnbereichen.  Maßnahmen an Bestandsnutzungen außerhalb des Plangebietes: Prüfung und Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen zur Lärminderung schützenswerter Räume analog der Vorgehensweise gemäß 24. BImSchV bei planverursachter Erhöhung der Verkehrslärmeinwirkungen	++

	um mindestens 0,3 dB an Fassaden von Gebäuden Allgemeiner Wohngebiete mit zukünftigen Beurteilungspegeln $\geq 70/60$ dB(A) tags/nachts und von Mischgebieten mit Pegeln $\geq 72/62$ dB(A) tags/nachts. Die Leistungen umfassen den Austausch/Einbau von Fenstern, Balkontüren (inklusive Rollladenkästen) und künstlichen Lüftungseinrichtungen, soweit diese nach der 24. BImSchV erforderlich sind, sie umfassen nicht die Ertüchtigung sonstiger Umfassungsbauteile.)	
Eingriff in den Knotenpunkt Hansaring bei einer bereits deutlich vorbelasteten Verkehrslärmsituation mit Beurteilungspegeln von $\geq 70/60$ dB(A) tags/nachts	Prüfung und Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen zur Lärminderung schützenswerter Räume analog der Vorgehensweise gemäß 24. BImSchV für Fassaden mit Anspruchsvoraussetzungen im Sinne der 16. BImSchV.  Betrieb der Ampelanlage im Tageszeitraum zwischen 6:00 - 22:00 Uhr, nachts lediglich Schaltung als Fußgängerbedarfsampel.	++
Zusätzlicher Gewerbelärm.	Beschränkung der Betriebszeiten der Einzelhandelsnutzungen auf den Tageszeitraum, Erhalt von Wänden/Neuerrichtung von Lärmschutzwänden, Einhausung von Anlieferzonen und andere aktive Lärminderungsmaßnahmen führen zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm.	-
Zusätzliche Stickstoffdioxid- (NO <sub>2</sub> ) und Feinstaubimmissionen (PM <sub>10</sub> und PM <sub>2,5</sub> )	Keine Maßnahmen erforderlich.  Erhöhung der Luftschadstoffwerte durch planbedingte Mehrverkehre ist gegeben, jedoch ist der Einfluss des Vorhabens auf die Luftschadstoffsituation bei sicherer Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV gering.	+
Lage des Vorhabens im Einflussbereich von derzeit noch bestehenden Störfallbetrieben (potenzielle Schwefeldioxid-Immissionen im Falle eines Brandes)	Keine Maßnahmen erforderlich, da die Verlagerung der Störfallbetriebe im Jahr 2016 vor Inbetriebnahme der Vorhabennutzungen gesichert ist. Unabhängig davon hätte auch kein Störfallrisiko bestanden, da die erwartbare maximale Belastungszeit für eine Gefährdung von Menschen zu kurz gewesen wäre.	-
Verlust einer gemäß rechtskräftiger Planung vorgesehenen Grünfläche (Spielplatz).	Ausweisung einer entsprechenden Fläche in dem östlich angrenzenden Planbereich ‚Neuhafen-Münster‘ des BP. Nr. 541.	-

<b>Schutzgut Biotopbestand, Tiere , Pflanzen</b>		
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 von strauchartigen Sukzessionsgehölzen.	Finanzierung von Ersatzpflanzungen in möglichst großer Nähe zum Eingriffsort außerhalb des Plangebietes (Sicherung über Durchführungsvertrag); Pflanzung von 14 Bäumen auf dem Vorhabengrundstück, Begrünung von 3.400 m <sup>2</sup> Dachfläche (Festsetzung im VBP).	-
Potenzielle Tötung von Individuen europäischer Vogelarten bei Gehölzrodung.	Gehölzrodung außerhalb der Brutzeit.	-
<b>Schutzgut Boden</b>		
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 <sup>2</sup> mit extensiver Dachbegrünung versehen. Keine weiteren Maßnahmen erforderlich.	-
Baubedingter Eingriff in Altlasten und Altlastenverdachtsflächen.	Erarbeitung eines Altlastenmanagements, gutachterliche Begleitung von Baufeldfreimachung und Erdarbeiten.	-
<b>Schutzgut Wasser</b>		
Potenzieller sickerwasserbedingter Schadstoffeintrag in das Grundwasser bei Entsiegelung von schadstoffbelastetem Bodenmaterial.	Gutachterliche Begleitung von Baufeldfreimachung und Erdarbeiten im Bereich von Altlasten.	-
Eingriff in die Grundwasserverhältnisse durch Grundwasserhaltungsmaßnahmen während der Bauzeit.	Vermeidung von Konflikten über bautechnische Maßnahmen. Sicherung über das bauordnungsrechtliche Genehmigungsverfahren.	-
<b>Schutzgut Klima/Luft</b>		
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.	-
<b>Schutzgut Landschaft/Ortsbild</b>		
Belange des Wohnumfeldes und der Erholung sind von der Planung nicht betroffen.		-

<b>Schutzgut Kultur- und Sachgüter</b>	
Belange des Denkmalschutzes sind von der Planung nicht betroffen.	-
<b>Wechselwirkungen</b>	
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 Verkehrslärmsituation, insbesondere im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft zu bewerten (s. Kapitel 8.4.9). In Abwägung stadtstruktureller Entwicklungsziele zur Reaktivierung einer innerstädtischen Brachfläche mit den Belangen des Lärmschutzes kann über die im VBP festgesetzten Lärminderungsmaßnahmen für die schützenswerten Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes und über die im Durchführungsvertrag gesicherten Maßnahmen der Lärmvorsorge an den von planbedingten Pegelerhöhungen stark belasteten Fassaden von Gebäuden in der bestehenden Wohnnachbarschaft eine hinreichende Verträglichkeit erwirkt und einer Umsetzung der Vorhabenplanung im Sinne einer geordneten städtebaulichen Innenentwicklung entsprochen werden (weitergehend s. Kapitel 9.2). Darüber hinausgehende Möglichkeiten einer zusätzlichen Lärminderung könnten durch verkehrliche Maßnahmen im Zusammenhang mit einer Lärminderungsplanung entlang der innerstädtischen Hauptverkehrsachsen erzielt werden. Als nicht gesicherte Maßnahmen einer übergeordneten Verkehrsplanung bleiben diese Maßnahmen für das vorliegende Planverfahren jedoch unberücksichtigt.

## **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 und Lärmzuwächse durch planbedingte Mehrverkehre bei einer bereits deutlich vorbelasteten Verkehrslärmsituation teilweise im Grenzbereich der Unzumutbarkeit. Darüber hinaus ist über die Mehrverkehre eine Zunahme der Luftschadstoffe zu erwarten.

Hinsichtlich der Verkehrslärm-Vorbelastung im Untersuchungsgebiet ist festzuhalten, dass die Nichteinhaltung der gebietsbezogenen Orientierungswerte der DIN 18005-1 und weitergehende Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung bereits in der Bestandssituation der Lage und der Verkehrsbedeutung des Plangebietes geschuldet ist und eine fast typische Verkehrslärmsituation entlang von Hauptverkehrsachsen in zentralen Innenstadtlagen stark frequentierter Ballungsräume vorliegt. Stadtplanerisch kann auf der Projektebene des vorhabenbezogenen Bebauungsplans darauf nicht eingewirkt werden, da durchgreifende Lärminderungsmaßnahmen aus einer übergeordneten Verkehrslärmsituation über ein Einzelprojekt nicht umsetzbar sind, andererseits steht eine Überplanung der derzeitigen innerstädtischen Brachfläche mit geringstmöglichen Lärmauswirkungen oder gar lärmneutralen Nutzungen den städtebaulichen und infrastrukturellen Erfordernissen des Standortes entgegen. Vor dem benannten Hintergrund ist die Nichteinhaltung der gebietsbezogenen Orientierungswerte der DIN 18005-1 und weitergehende Überschreitung der Grenzwerte der 16.BImSchV zwar erheblich, jedoch aus dem Erfordernis einer geordneten aktiven Stadtentwicklung hinzunehmen.

Für die Straßenabschnitte mit Beurteilungspegeln im Grenzbereich der Unzumutbarkeit werden die vorhabenbedingten Auswirkungen im Sinne der Lärmvorsorge differenziert betrachtet. Erfahrungsgemäß werden als Grenze der Unzumutbarkeit Beurteilungspe-

gel von tags 70 - 75 dB(A) und nachts 60 - 65 dB(A) angesehen, für die Bewertung relevant sind die planbedingten Lärmzuwächse. Hierbei ist festzustellen, dass der planverursachte Mehrverkehr zwar zu einer Pegelerhöhung beitragen kann, in vielen Abschnitten der betrachteten Straßen jedoch zu keiner bzw. nur zu einer geringfügigen Erhöhung um rechnerisch 0,1 dB bis 0,3 dB beiträgt. Diese Änderung ist vom menschlichen Gehör nicht wahrnehmbar.

Als relevante Bewertungsgrenze wird eine planverursachte Erhöhung der Verkehrslärmeinwirkungen um mindestens 0,3 dB an Fassaden von Gebäuden Allgemeiner Wohngebiete mit zukünftigen Beurteilungspegeln  $\geq 70/60$  dB(A) tags/nachts und von Mischgebieten mit zukünftigen Beurteilungspegeln  $\geq 72/62$  dB(A) tags/nachts in Ansatz gebracht. Die ‚Grenzziehung‘ ab + 0,3 dB soll die Verhältnismäßigkeit relevanter planbedingter Lärmzuwächse und einer mit dem menschlichen Gehör wahrnehmbaren Lärmsteigerung ab einer Zunahme von rd. 1,0 dB herstellen, die Differenzierung unterschiedlicher Pegelbereiche nach Baugebietskategorien dokumentiert die unterschiedlichen Schutzbedürftigkeiten und Rücksichtnahmen aus der Lage der Gebäude in der bestehenden Stadtstruktur. Mit Erreichen dieser Werte wird nach Prüfung der Voraussetzungen eine Lärmsanierung als freiwillige Leistung des Vorhabenträgers an den betroffenen Fassaden durchgeführt. Die Leistungen umfassen den Austausch/Einbau von Fenstern, Balkontüren (inklusive Rollladenkästen) und künstlichen Lüftungseinrichtungen, soweit diese nach der 24. BImSchV erforderlich sind, sie umfassen nicht die Ertüchtigung sonstiger Umfassungsbauteile. Damit kommt der Vorhabenträger seiner Verpflichtung nach einer angemessenen Lärmvorsorge im Interessenfeld privater Investitionen und städtischer Entwicklungsziele aktiv nach, so dass über die Lärmminierungsmaßnahmen die planbedingten Lärmzuwächse auch für die stark belasteten Straßenabschnitte hingenommen werden können.

Außerhalb freiwilliger Leistungen der Lärmvorsorge sind, insbesondere im Einwirkungsbereich des lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunktes zur Anbindung des Planvorhabens an den Hansaring, an Fassaden von Gebäuden die Grundlagen für eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV erfüllt. Mit Prüfung der Anspruchsvoraussetzungen analog der Vorgehensweise gemäß 24. BImSchV und Umsetzung etwaiger Ausgleichmaßnahmen wird auch hier der besonderen Verantwortung in den gesetzlichen Vorgaben der Lärminderung entsprochen, so dass auch die Lärmeinwirkungen auf die angrenzende Wohnnachbarschaft über den baulichen Eingriff in den Hansaring hingenommen werden können.

Hinsichtlich einer Lärmvermeidung wären relevante Reduzierungen der Beurteilungspegel nur über den Wegfall der Lichtsignalanlage und den damit verbundenen abstandsbedingten Ampelzuschlag von 1 bis 3 dB zu erzielen. Nach Prüfung alternativer Erschließungsformen und nach Abstimmung mit den Fachbehörden der Stadt Münster ist jedoch eine leistungsfähige und insbesondere sichere Anbindung des Planvorhabens an den Hansaring ausschließlich über einen lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt mit der Ampelanlage im Tagesbetrieb zu gewährleisten. Für den Nachtzeitraum

wird die Ampel über den Hansaring als reine Fußgängerbedarfsampel geschaltet, die Einmündung des Vorhabens in den Hansaring ist von der Signalisierung der Bedarfsampel ausgenommen (s. Kapitel 6.7.1).

Das Erfordernis zur Anbindung des Plangrundstücks an den Hansaring über einen Lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt gilt auch unabhängig vom konkreten Planvorhaben ‚Hafencenter‘. Unter Berücksichtigung verkehrs- und sicherheitstechnischer Belange ist mit jedweder städtebaulichen Entwicklung der rd. 21.000 m<sup>2</sup> großen innerstädtischen Brachfläche die Ausbildung einer ampelgesteuerten Kreuzung für die Erschließung der Fläche vom Hansaring erforderlich. Mit Blick auf das Erfordernis zur Reaktivierung der innerstädtischen Brachfläche im Kontext der städtischen Entwicklungsziele des Masterplans Stadthäfen Münster sind die Lärmzuwächse von bis zu 3 dB aus der Errichtung der Lichtsignalanlage unabhängig vom Planvorhaben somit unvermeidbar.

Eine Verbesserung der Lärmsituation durch übergeordnete Verkehrsmaßnahmen ist nur bedingt gegeben. Die entlastende Wirkung des 3. Bauabschnittes der B51 sowie der B481n als verkehrlicher Bestandteil des Masterplans Stadthäfen Münster führt in der Prognose 2025 an den relevanten Straßen - mit Ausnahme von Teilabschnitten der Dortmunder Straße, des Hafenwegs und der Hafestraße mit geringfügigen Erhöhungen um bis zu 1,2 dB - nur zu einer geringfügigen Verbesserung der zu erwartenden Beurteilungspegel um maximal aufgerundet 1 dB. Im Nahbereich der geplanten Ampel am Hansaring liegen die maximalen Pegelerhöhungen unabhängig von den Verkehrsmaßnahmen bei tags +5 dB und nachts +2 dB.

Der Einfluss des Vorhabens auf die Luftschadstoffsituation ist mit einer maximalen relativen Zunahme der Belastungen im Jahresmittel für NO<sub>2</sub> mit 3,4 %, für PM<sub>10</sub> mit 1,2 % und 1 % für PM<sub>2,5</sub> eher gering bzw. sehr gering. Die NO<sub>2</sub> - und Feinstaubgrenzwerte werden sicher eingehalten, die planbedingten Erhöhungen können im Rahmen der Abwägung hingenommen werden.

In der Abwägung der städtebaulichen Belange und der Belange zum Gesundheitsschutz sind die verbleibenden Auswirkungen auf die entsprechenden Schutzgüter unvermeidbar, über die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzten bzw. im Durchführungsvertrag gesicherten Schutz- und Minderungsmaßnahmen kann den Auswirkungen aus Verkehrslärm - trotz der Erheblichkeit des Konfliktes - angemessen entgegengewirkt 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 m<sup>2</sup> in Kombination mit einem zusätzlichen Angebot an Dienstleistungsnutzungen/ Praxen/Büros, gastronomischen Einrichtungen und Wohnnutzungen mit zusammen rd. 7.400 m<sup>2</sup> am Standort

Stadthafen I, auf den ehemals gewerblich genutzten Flächen zwischen Hansaring, Schillerstraße und Hafengeweg verbunden. Mit den Nutzungen wird den Zielsetzungen eines gemischten Stadtquartiercenters am Standort entsprochen, über die zusätzliche Ausweisung einer Quartiersgarage mit ca. 220 öffentlichen Stellplätzen wird die Quartiersfunktion des Vorhabens zusätzlich unterstrichen.

Die Planungsinhalte sind Teil der Umstrukturierung im südöstlichen Innenstadtquartier 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 Bebauungsplans 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 dort erfolgte 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. Über die Festsetzung betriebs-typenbezogener maximaler Verkaufsflächenanteile in Kombination mit sortimentsbezogenen Begrenzungen der Verkaufsflächen wird eine planungsrechtliche Sicherung der gutachterlichen Vorgaben erwirkt, so dass strukturelevante 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 LPlIG bestätigt.

Mit der Umsetzung der Entwicklungsziele sind planbedingte Mehrverkehre auf die Straßen im unmittelbaren und angrenzenden Planbereich verbunden. Zur Sicherung leistungsfähiger und sicherer Verkehrsabläufe auf den angrenzenden Erschließungsstraßen wurden gutachterlich Maßnahmen aufgezeigt, in deren Zusammenhang die derzeitige Grundstückszufahrt zur Anbindung des Planvorhabens an den Hansaring zu einem lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt auszubauen ist. Die Maßnahmen werden als Regelungen zum Ausbau der Straßenverkehrsflächen im Durchführungsvertrag

zum VBP zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Münster verbindlich vereinbart bzw. werden als verkehrsabhängige, koordinierte Programme an bestehenden Lichtsignalanlagen durch die Stadt Münster umgesetzt. Über die Maßnahmen können vorhandene Mängel in der Verkehrsinfrastruktur behoben werden, so dass sich trotz vorhabenbezogener Mehrverkehre im belastungssensiblen Umfeld des Hansarings eine Verbesserung gegenüber der heutigen Situation einstellt. Über die Schaffung der zusätzlichen Quartiersstellplätze ist eine Reduzierung des Parkplatzsuchverkehrs im Untersuchungsgebiet zu erwarten. Insgesamt können alle Verkehre bereits zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Planvorhabens im Jahr 2018 sicher und leistungsfähig abgewickelt werden. Für die Erschließung des Hafencenters spielt der Ausbauzustand bzw. eine mögliche Entlastungswirkung durch die Theodor-Scheiwe-Straße im Prognosehorizont 2025 nur eine untergeordnete Rolle. Mit Fertigstellung des 3. BA der B51 bzw. der B481n stehen leistungsfähige Alternativen mit entsprechender Entlastungswirkung für den Hansaring und das verkehrssensible Umfeld zur Verfügung. Die Entlastungseffekte für das Hauptverkehrsnetz ziehen wiederum Entlastungseffekte für die untergeordneten Straßen durch Reduktion von Verkehrsverlagerungen und Schleichverkehren nach sich. Verkehrliche Belange stehen der Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes nicht entgegen.

Mit dem Planvorhaben sind Lärmzuwächse auf die angrenzende Wohnnachbarschaft durch die erforderliche Errichtung der Lichtsignalanlage und durch planbedingte Mehrverkehre verbunden. Vor dem Hintergrund der hohen Vorbelastung mit zum Teil Beurteilungspegeln im Grenzbereich der Unzumutbarkeit sind die planbedingten Einwirkungen auf die Verkehrslärmsituation als erheblich zu bewerten. Über Lärminderungsmaßnahmen als freiwillige Maßnahmen durch den Vorhabenträger bzw. Ausgleichsmaßnahmen gemäß der 16. BImSchV im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den Hansaring und deren Sicherung über den Durchführungsvertrag kann jedoch eine hinreichende Verträglichkeit des Vorhabens auch unter dem Aspekt des Verkehrslärms erwirkt werden. Mit Blick auf die innerstädtische Lage des Standortes in den Betroffenheiten eines verkehrlich stark frequentierten Ballungsraumes und den Erfordernissen einer geordneten städtebaulichen Innenentwicklung können die verbleibenden Lärmeinwirkungen hingenommen werden. Für die Nutzungen im Planvorhaben selbst wird die Schutzbedürftigkeit gegenüber Verkehrslärm über die Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen entsprechend den Lärmpegelbereichen nach DIN 4109 erwirkt. Mit Einhaltung und Unterschreitung der Richtwerte der TA Lärm durch aktive Schallschutzmaßnahmen können unzulässige Lärmeinwirkungen des Planvorhabens aus Gewerbelärm auf die angrenzenden bestehenden und geplanten Nutzungen ausgeschlossen werden.

Aufgrund der bestehenden hohen Verkehrsbelastungen auf den umgebenden Erschließungsstraßen ist der Planbereich durch Luftschadstoffe belastet. Die gutachterliche Bewertung der Schadstoffimmissionen ergab, dass der Einfluss des Vorhabens auf die Luftschadstoffsituation jedoch eher gering ist, die  $\text{NO}_2$  - und Feinstaubgrenzwerte für  $\text{PM}_{10}$  und  $\text{PM}_{2,5}$  werden sicher eingehalten. 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. Letztere wurden daher nicht in die Untersuchung mit einbezogen, gleichwohl wird nicht verkannt, dass auch diese Belastungen entsprechend der Erhöhung des Verkehrs leicht zunehmen.

Über die bestehende technische Infrastruktur ist die Ver- und Entsorgung der geplanten Vorhabennutzungen ausreichend gewährleistet. Maßnahmen am vorhandenen Leitungsnetz beschränken sich auf das unmittelbare Plangrundstück und werden auf der Ebene des Durchführungsvertrags bzw. über planungsrechtliche Festsetzungen gesichert.

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 und der Belange zum Grundwasserschutz wird die Umsetzung der geplanten Maßnahmen vom Amt für Grünflächen und Umweltschutz der Stadt Münster begleitet.

Mit Ablauf der Betriebserlaubnis der jenseits des Stadthafens I befindlichen Gefahrgutlager der Fa. Lehnkering zum 31.12.2016 und Verlagerung des Betriebes an einen neuen Standort sind Einflussnahmen aus Störfallbetrieben im Sinne des § 50 BImSchG auf die erst für das Jahr 2018 geplante Inbetriebnahme des Hafencenters ausgeschlossen. Unabhängig davon war lt. Gutachten auch bei Betrieb der Lager ein Störfallrisiko nicht gegeben, da die erwartbare maximale Belastungszeit für eine Gefährdung von Menschen zu kurz gewesen wäre.

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‘ zur Stärkung der Versorgungsfunktion im südöstlichen Innenstadtquartier nicht möglich wäre. Eine Wiederaufnahme der Zielsetzungen des bestehenden Planungsrechtes steht vor dem Hintergrund der bereits erfolgten bzw. in Planung befindlichen Maßnahmen zur Neugestaltung der Stadthafenbereiche in den insgesamt aufeinander abgestimmten Stadtentwicklungszielen ebenso außer Frage, so dass eine geordnete städtebauliche Entwicklung entsprechend den städtischen Zielsetzungen nicht mehr gewährleistet wäre. Abseits möglicher Umsetzungspotenziale in den angrenzenden Bereichen würde das Vorhabengrundstück als aufgelassene 2,1 ha große Gewerbebrache das erforderliche stadträumliche und funktionale Zusammenwachsen des

Stadtquartiers blockieren und den seit den 1990iger Jahren begonnenen Strukturwandel des Stadthafens I von einem innerstädtischen Gewerbeareal zu einem gemischten Stadtquartier nachhaltig stören.

Vor diesem Hintergrund und mit Blick auf die verkehrlichen Maßnahmen und Maßnahmen zur Lärminderung im Zusammenhang mit dem Planvorhaben kann den Entwicklungszielen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 in den stadtstrukturellen Erfordernissen nach einer geordneten städtebaulichen Entwicklung des Standortes im Sinne des § 1 Abs. 5 BauGB entsprochen werden.

## 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 zum einen nicht erforderlich, und wäre im Übrigen auch gemäß § 12 Abs. 3 S. 2 BauGB nicht möglich.

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 zu dem durch den Rat der Stadt Münster am \_\_\_\_\_ als Satzung beschlossenen vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße“.

Münster, den \_\_\_\_\_

Der Oberbürgermeister