

# Begründung

## zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 und Vorhaben- und Erschließungsplan: Hansa- ring / Schillerstraße / Hafenweg

Anlage 6 zur Vorlage Nr. V/0097/2022

Inhalt	Seite
1. Planungsgrundlagen .....	2
1.1. Planungsanlass und Planverfahren .....	2
1.2. Allgemeine Beschreibung des Vorhabens .....	5
1.3. Auswahl des Vorhabenstandortes .....	7
2. Geltungsbereich .....	8
3. Planungsrechtliche Situation .....	8
3.1. Landesentwicklungsplan und Regionalplan .....	8
3.2. Vorbereitende Bauleitplanung, Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan .....	8
3.3. Verbindliche Bauleitplanung, Festsetzungen in rechtskräftigen Bauleitplänen .....	9
3.4. Sonstige Satzungen, Verordnungen .....	11
4. Räumliche und strukturelle Situation .....	12
5. Planungsziele .....	13
6. Inhalt des vorhabenbezogenen Bebauungsplans .....	15
6.1. Grundzüge der Planung .....	15
6.2. Bauliche Nutzung und Baugestaltung .....	19
6.2.1. Art der baulichen Nutzung .....	19
6.2.2. Maß der baulichen Nutzung .....	24
6.2.3. Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen .....	28
6.2.4. Dachform und Firstrichtung .....	30
6.2.5. Material und Farbgebung .....	30
6.2.6. Nebenanlagen, Stellplätze und Gemeinschaftsanlagen .....	31
6.2.7. Versiegelung, Freiflächen und Begrünung .....	33
6.2.8. Werbeanlagen .....	35
6.3. Verkehrsflächen / Erschließung .....	36
6.3.1. Verkehrliche Situation und Erschließung .....	36
6.3.2. ÖPNV-Anbindung .....	47
6.3.3. Verkehrsflächen .....	47
6.4. Ver- und Entsorgung, technische Infrastruktur .....	48
6.5. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte .....	50
6.6. Immissionsschutz .....	51
6.6.1. Schallimmissionen .....	51
6.6.1.1. Grundlagen und Vorgehensweisen .....	51
6.6.1.2. Verkehrslärmuntersuchung innerhalb des Plangebietes .....	59
6.6.1.3. Verkehrslärmuntersuchung zum baulichen Eingriff .....	63
6.6.1.4. Gewerbelärmuntersuchung .....	65
6.6.1.5. Verkehrslärmauswirkungen auf die vorhandene Wohnnachbarschaft .....	71
6.6.1.6. Zusammenwirken von Verkehrslärm und Gewerbelärm .....	73
6.6.1.7. Gesamtfazit .....	76
6.6.2. Luftschadstoffimmissionen .....	79
6.7. Störfall-Betrieb .....	81
6.8. Altlasten, Altstandorte und Kampfmittel .....	82
6.8.1. Altlasten und Altstandort .....	82
6.8.2. Kampfmittel .....	84
6.9. Denkmalschutz / Archäologie .....	84
6.10. Ausgleichsflächen .....	85

6.11.	Artenschutz .....	85
7.	Flächenbilanz .....	87
8.	Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gemäß § 2 a BauGB .....	87
8.1.	Rahmen der Umweltprüfung .....	87
8.2.	Kurzdarstellung der Planung.....	88
8.3.	Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes .....	90
8.3.1.	Fachgesetze .....	90
8.3.1.1.	Allgemeine Ziele des Umweltschutzes nach BauGB .....	90
8.3.1.2.	Immissions- und Klimaschutz .....	90
8.3.1.3.	Wasserschutz .....	91
8.3.1.4.	Biotop- und Artenschutz .....	91
8.3.2.	Kommunale Fachplanungen und Zielsetzungen .....	91
8.4.	Ausgangssituation (Basisszenario) und Umweltauswirkungen der Planung.....	93
8.4.1.	Mensch und menschliche Gesundheit .....	93
8.4.2.	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt .....	104
8.4.3.	Boden / Fläche .....	106
8.4.4.	Wasser .....	108
8.4.5.	Klima/Luft .....	109
8.4.6.	Landschaft.....	109
8.4.7.	Kultur- und Sachgüter .....	110
8.4.8.	Wechselwirkungen der Schutzgüter .....	110
8.4.9.	Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen .....	110
8.5.	Eingriffsregelung .....	112
8.6.	Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante) .....	114
8.7.	Anderweitige Planungsmöglichkeiten .....	115
8.8.	Sonstige umweltrelevante Anforderungen .....	116
8.8.1.	Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt .....	116
8.8.2.	Art und Menge an Emissionen bzw. Belästigungen .....	117
8.8.3.	Art und Menge erzeugter Abfälle und ihre Beseitigung / Verwertung.....	117
8.8.4.	Risiken durch Unfälle oder Katastrophen .....	117
8.8.5.	Kumulierung mit Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete .....	117
8.8.6.	Klimaschutz .....	118
8.8.7.	Eingesetzte Techniken und Stoffe .....	119
8.8.8.	Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der europäischen Gemeinschaften festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden..	119
8.8.9.	Bodenschutzklausel .....	120
8.8.10.	Umwidmungssperrklausel .....	120
8.8.11.	Beschreibung der Methodik und Hinweise auf Schwierigkeiten und Kenntnislücken bei Erstellung des Umweltberichtes .....	120
8.9.	Monitoring .....	120
8.10.	Allgemein verständliche Zusammenfassung .....	121
	Quellenverzeichnis zum Umweltbericht.....	124
9.	Gesamtabwägung .....	126
10.	Realisierung der Planung / Durchführungsmaßnahmen .....	131
	Quellenverzeichnis .....	132

## 1. Planungsgrundlagen

### 1.1. Planungsanlass und Planverfahren

Um den Wandel im Nutzungs- und Funktionsgefüge im Bereich der Münsteraner Stadthäfen aktiv zu begleiten, hat die Stadt Münster zur Bewertung und Steuerung zukünftiger Entwicklungspotenziale einen Masterplan „Stadthäfen Münster“ (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung

Stadtplanung Verkehrsplanung, Mai 2012) aufgestellt, dessen grundlegende Zielaussagen bereits im Jahre 2004 gefasst und in der Fassung vom 3.5.2012 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 Flächen zwischen Schillerstraße und Hafenweg, 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 unter anderem zurück auf das ‚Einzelhandelskonzept – Leitlinien der räumlichen Entwicklung, 2004‘, das als vorgeschaltetes städtebauliches Entwicklungskonzept im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB die Voraussetzung für die Darstellung des Bereiches im Masterplan Stadthäfen lieferte (weitergehend siehe Kapitel 5).

Auf Basis der Zielsetzungen wurde auf Antrag des Grundstückseigentümers ab dem Jahr 2010 der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße“ für das sogenannte „Hafencenter“ einschließlich einer Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren aufgestellt. Der Bebauungsplan wurde durch den Rat der Stadt Münster am 16.12.2015 als Satzung beschlossen und mit Bekanntmachung vom 22.4.2016 rechtskräftig. Ein planungsrechtlicher Vorbescheid für das Hafencenter wurde am 4.5.2016 erteilt, die Baugenehmigung am 30.10.2017. Im Januar 2018 wurde mit den Bauarbeiten begonnen.

In der Folge wurden das Vorhaben „Hafencenter“ und der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 535 in mehrfacher Hinsicht Gegenstand gerichtlicher Entscheidungen. Zum einen erklärte das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (OVG NRW) den Bebauungsplan mit Urteil vom 12.4.2018 – 7 D 53/16.NE für unwirksam. Zum anderen wurde neben dem Normenkontrollantrag beim Verwaltungsgericht die Aussetzung der Vollziehung der Baugenehmigung beantragt. Dieser Antrag wurde vom Verwaltungsgericht mit Beschluss vom 30.8.2018 – 2 L 630/18 abgelehnt. Die hiergegen eingelegte Beschwerde hatte Erfolg. Mit Beschluss vom 1.2.2019 – 7 B 1369/18 ordnete das OVG NRW die aufschiebende Wirkung der Klage an und verhängte somit im Februar 2019 einen „Baustopp“ über die laufenden Bauarbeiten. Seit dem 1.2.2019 ruhen die Bauarbeiten mit Ausnahme von erforderlichen Sicherungsmaßnahmen. Das Vorhaben ist im Rohbau zu rund 2/3 hergestellt.

Mit Kenntnis der Fachgremien hat die Verwaltung der Stadt Münster seit dem Normenkontrollurteil die Vorhabenträgerin dabei unterstützt, die Überarbeitung des für unwirksam erklärten Bebauungsplans mit dem Ziel vorzunehmen, den Bebauungsplan nach Behebung der vom Gericht gerügten Mängel im heilenden Verfahren nach § 214 Abs. 4 BauGB wieder in Kraft zu setzen.

Im Zuge der Überarbeitung wurde neben der Behebung der gerügten Mängel auch das Ladenkonzept des Lebensmittelvollsortimenters seitens der Vorhabenträgerin konzeptionell geändert. Die Verkaufsfläche wurde weiter reduziert und Dachbegrünungen sowie weitere Pflanzungen im Plangebiet wurden vorgesehen. Da nicht auszuschließen war, dass durch diese Änderungen die Grundzüge der Planung berührt würden und damit der Anwendungsbereich eines heilenden Verfahrens nach § 214 Abs. 4 BauGB überschritten worden wäre, hat die Vorhabenträgerin mit

Schreiben vom 28.10.2019<sup>1</sup> und vom 29.11.2019<sup>2</sup> einen Antrag auf Durchführung eines Verfahrens zur Aufstellung eines neuen vorhabenbezogenen Bebauungsplans gestellt. Dem Antrag zum Aufstellungsbeschluss des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“ wurde entsprochen. Der Aufstellungsbeschluss wurde am 11.12.2019 durch den Rat der Stadt Münster gefasst und im Amtsblatt Nr. 24 vom 20.12.2019 öffentlich bekannt gemacht. Im Amtsblatt Nr. 1 vom 10.01.2020 erfolgte eine erneute Veröffentlichung aufgrund einer fehlerhaften Bezeichnung des Übersichtsplans im Amtsblatt 24.

Der Bebauungsplan Nr. 609 wird als vorhabenbezogener Bebauungsplan gemäß § 12 BauGB mit einer vollständigen Umweltprüfung aufgestellt. Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans umfasst als Vorhabenbereich das Grundstück zur Errichtung des Planvorhabens und, in Abstimmung auf die verkehrlichen Belange, den Abschnitt des Hafenwegs von der Dortmunder Straße bis zur östlichen Grenze des Vorhabenbereichs sowie den zur Anbindung des Planvorhabens umzubauenden Teil des Hansarings. Weitergehend ist das Flurstück Nr. 898 im westlichen Anschluss des Vorhabens zum Hafenweg als sogenannter Ergänzungsbereich nach § 12 Abs. 4 BauGB in den Geltungsbereich mit einbezogen. Auf dem Flurstück wurde auf Grundlage des damaligen vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 zwischenzeitlich ein Gebäude mit Wohnungen, Büros und Praxen errichtet, das mit Unwirksamkeit des Bebauungsplanes nun über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan VBP Nr. 609 planungsrechtlich neu zu sichern ist.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB zum VBP Nr. 609 erfolgte im Rahmen einer Bürgerinformationsveranstaltung am 03.03.2020 in der Mehrzweckhalle der Stadtwerke Münster. Die Veranstaltung wurde öffentlich bekannt gemacht. Neben der Informationsveranstaltung hatte die Öffentlichkeit in der Zeit vom 26.02.2020 bis einschließlich 11.03.2020 die Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden erfolgte in der Zeit vom 02.03.2020 bis einschließlich zum 05.04.2020. Der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 hat mit seiner Begründung und den nach Einschätzung der Stadt wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen in der Zeit vom 06.04.2021 bis einschließlich zum 21.05.2021 nach § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt. Die öffentliche Auslegung wurde im Amtsblatt Nr. 8 der Stadt Münster unter Beachtung der Frist des § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB ortsüblich bekanntgemacht. Parallel zur öffentlichen Auslegung wurde die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt.

Nach der öffentlichen Auslegung wurden die textlichen Festsetzungen in zwei Punkten geändert: Zum einen wurde für die Teilflächen, für die der Bebauungsplan die Nutzung durch den Begriff „Dienstleistungsbetriebe“ oder durch die Wahlmöglichkeit zwischen Dienstleistungsbetrieben, Wohnungen und Gastronomie nur allgemein festlegt, von § 12 Abs. 3a BauGB Gebrauch gemacht, sodass nur die konkreten Nutzungen zulässig sind, zu deren Durchführung sich der

---

<sup>1</sup> Stadt Münster: Anlage 2 zur Vorlage Nr. V/1061/2019. *Stroetmann Grundbesitz-Verwaltung GmbH & Co. KG, Antrag auf Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans gem. § 12 BauGB.* Münster, 28.10.2019.

<sup>2</sup> Stadt Münster: Anlage 2 zur Vorlage Nr. V/1061/2019/1. *Stroetmann Grundbesitz-Verwaltung GmbH & Co. KG, Ergänzungsantrag zu unserem Antrag vom 28.10.2019 – Markthallenkonzept im HafenMarkt.* Münster, 29.11.2019.

Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet. Zum anderen wurde klargestellt, dass innerhalb der festgesetzten „Fläche für Tiefgaragen“ auch Nebenräume zur zulässigen Hauptnutzung (Kellerräume) zulässig sind.

Der geänderte und ergänzte Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 hat mit seiner Begründung und den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen in der Zeit vom 13.09.2021 bis einschließlich 30.09.2021 nach § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4a Abs. 3 BauGB erneut öffentlich ausgelegen. Gemäß § 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB wurde zur Beteiligung bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen des Entwurfs abgegeben werden können. Die erneute öffentliche Auslegung wurde mit Darstellung der verkürzten Dauer der Auslegung und der Möglichkeit zur Stellungnahme nur zu den geänderten und ergänzten Teilen des Planentwurfs im Amtsblatt Nr. 28 der Stadt Münster unter Beachtung der Frist des § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB ortsüblich bekanntgemacht. Parallel zur erneuten öffentlichen Auslegung wurde eine erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 i. V. m. § 4a Abs. 3 BauGB durchgeführt.

## **1.2. Allgemeine Beschreibung des Vorhabens**

Als traditionsreiches Handelsunternehmen aus Münster beabsichtigt die Firma Stroetmann Grundbesitz-Verwaltung GmbH & Co. KG als Investor und Vorhabenträgerin, unter dem Titel „HafenMarkt“ ein ganzheitliches Konzept eines urbanen Quartiersmittelpunktes zwischen Hansaring und Hafenweg zu errichten. Aufbauend auf den bereits realisierten Gebäudeteilen des früheren Hafencenters soll eine gemischt genutzte Bebauung entstehen, die neben Flächen für großflächigen Einzelhandel auch Flächen für Wohn- und Dienstleistungsnutzungen, Gastronomie sowie die Realisierung zweier Kindertagespflegestellen vorsieht. Neben den projektbezogenen Stellplatzbedarfen ist darüber hinaus die Errichtung einer Quartiersgarage mit 220 öffentlich nutzbaren Stellplätzen grundlegender Planungsgegenstand.

Als Einzelhandelseinrichtungen ist die Errichtung eines Verbrauchermarktes mit einem modernen Markthallenkonzept, teilweise in Kooperation mit externen Anbietern, auf einer Verkaufsfläche (VK) von maximal 2.950 m<sup>2</sup>, ein Lebensmitteldiscountmarkt mit 900 m<sup>2</sup> VK und ein Drogeriefachmarkt mit 550 m<sup>2</sup> VK vorgesehen. Als weiteres Angebot ist eine Apotheke mit einer Beschränkung der VK für Drogerie- / Parfümerieartikel und kosmetische Artikel auf 50 m<sup>2</sup> Bestandteil des Vorhabenkonzeptes. Die maximale Verkaufsfläche der Einzelhandelseinrichtungen im Vorhabenbereich, einschließlich der Verkaufsfläche der Apotheke für Drogerie-, Parfümerie- und kosmetische Artikel, beträgt insgesamt 4.450 m<sup>2</sup>. Die ergänzenden Nutzungen umfassen die Nutzflächen für Dienstleistungsbetriebe (rund 3.700 m<sup>2</sup>) einschließlich der Flächen für die geplanten Kindertagespflegestellen und Gastronomie (rund 950 m<sup>2</sup>) sowie rund 34 Wohneinheiten auf rund 3.100 m<sup>2</sup>. In Anlehnung an das Münsteraner Modell zur sozialgerechten Bodennutzung entsprechen 1/3 der Wohnungen den Wohnraumförderungsbestimmungen für öffentlich geförderte Wohnungen, eine reale Förderung der Einheiten ist aufgrund des bereits erfolgten Baubeginns ausgeschlossen.

Städtebaulich besteht der „HafenMarkt“ aus zwei Gebäudekomplexen, die über eine gemeinsame Erschließungszone vom Hansaring einen zentralen Innenbereich zum Hafenweg rahmen. Die Gebäudekomplexe sind über eine durchgehende Dachkonstruktion miteinander verbunden. Am Hansaring sowie im westlichen Bereich des Hafenwegs schließt die geplante Bebauung jeweils an Bestandsgebäude an und führt die Straßenrandbebauung in den Geltungsbereich fort.

Gebäudehochpunkte betonen den Eingangsbereich zum Hansaring bzw. bilden eine städtebauliche Dominante im rückwärtigen zentralen Innenbereich. Über den Innenbereich verläuft eine Fuß- und Radwegeachse als Verbindung in das geplante urbane Quartier „Stadthafen-Nord“ im östlichen Anschluss an den Vorhabenbereich.

Abgeleitet aus den betrieblichen Abläufen und funktionalen Zuordnungen gruppieren sich die Handelseinrichtungen in den Erdgeschosszonen der beiden Gebäudekomplexe. Der nördliche Gebäudeteil umfasst im Erdgeschoss den Verbrauchermarkt sowie die Flächen für den Drogeriemarkt, die Apotheke, Dienstleistungsbetriebe sowie die Kindertagespflegestellen mit rückwärtiger Außenspielfläche. Die Anlieferung des Verbrauchermarktes erfolgt über eine teilüberdachte Anliefergasse entlang der östlichen Geltungsbereichsgrenze vom Hafenweg zu den nördlich gelegenen Anlieferbereichen mit Ausfahrt zur Schillerstraße. Die Obergeschosse der viergeschossigen Randbebauung sind Dienstleistungs- sowie Wohnnutzungen vorbehalten. Die siebengeschossige Eckbetonung zum Hansaring umfasst ab dem 5. Obergeschoss ausschließlich Wohnungen. Im Innenbereich prägt der sich aus der Fassade entwickelnde rund 25,00 m hohe „Uhrenturm“ – zur Aufnahme der erforderlichen technischen Anlagen – den Raum. Der südwestliche Gebäudekomplex nimmt im Erdgeschoss die Flächen für den Lebensmitteldiscountmarkt sowie Flächen für Gastronomie und Dienstleistungsnutzungen auf. Die Anlieferung des Lebensmitteldiscounters erfolgt über eine separate eingehauste Anlieferzone vom Hafenweg. In den Obergeschossen der vorwiegend dreigeschossigen Bebauung sind mit Ausnahme der Büronutzungen im Gebäuderiegel am Hafenweg ausschließlich Wohnnutzungen geplant. Neben der dreigeschossigen Raumbegrenzung zur freien Mitte nimmt die Bebauung des südwestlichen Gebäudeteils die bestehenden Gebäudehöhen am Hafenweg auf, lediglich der Gebäudeabschluss am Hafenweg ist mit einer Abstufung von zwei auf vier Geschosse akzentuiert. Mit Ausnahme einzelner weniger Teilbereiche und Vordachflächen werden nahezu alle Dachflächen im Vorhabenbereich extensiv begrünt.

Zwischen den beiden Gebäudekomplexen, im südöstlichen Grundstücksbereich zum Hafenweg, ist der Kundenparkplatz mit 99 ebenerdigen Stellplätzen zzgl. 4 behindertengerechten Stellplätzen angeordnet. Neben den Pkw-Stellplätzen werden ebenerdig zusätzlich insgesamt rund 230 Fahrradabstellplätze (zzgl. 68 im nichtöffentlichen Bereich) errichtet. Den räumlichen südlichen Übergang zum Hafenweg bildet eine hochwertig gestaltete Grünfläche, die als „Pocket-Park“<sup>3</sup> ein zusätzliches Aufenthaltsangebot schafft und gleichzeitig den Kundenparkplatz zum öffentlichen Raum des Hafengeweges abschirmt. Der Kundenparkplatz einschließlich des Pocket-Parks wird mit insgesamt 28 Einzelbäumen in Pflanztrögen grünräumlich aufgewertet. Zusätzlich werden im Zufahrtsbereich des Hansarings 9 weitere standortgerechte Bäume gepflanzt. Zur freien südöstlichen Grundstücksgrenze ist nach Rückbau der grenzständigen ehemaligen Gewerbehallen der Firma OSMO eine Lärmschutzwand in einer Mindesthöhe von 5,00 m über der Oberkante der angrenzenden Fahrflächen geplant, soweit für das östlich angrenzende Gebiet keine anderen Konfliktlösungen vorgesehen werden. In der Verbindung des Vorhabengrundstücks mit dem zukünftigen Entwicklungsbereich des Stadtquartiers „Stadthafen Nord“ wird die Wand punktuell in der Wegeachse geöffnet.

---

<sup>3</sup> Landschaftsarchitektonisch/gärtnerisch gestalteter urbaner Freiraum, der als Aufenthaltsfläche und Spielfläche dient. Auch Westentaschen Park oder Taschenpark genannt.

Das Vorhabengrundstück ist nahezu vollständig mit einer Tiefgarage unterbaut. In der Tiefgarage werden insgesamt rund 350 Stellplätze realisiert, von denen 130 Stellplätze den Kunden, Mitarbeitern und Mietern der Vorhabennutzungen vorbehalten sind und 220 Stellplätze im Sinne einer Quartiersgarage der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Weitergehend wird mit rund 179 Fahrradstellplätzen in der Tiefgarage und den Kellerräumen den bauordnungsrechtlichen Bedarfen an ausreichenden Fahrradstellplätzen entsprochen. Alle Pkw-Stellplätze im Vorhabenbereich – mit Ausnahme der fest vermieteten Stellplätze bzw. der Mitarbeiter-Stellplätze im nördlichen rückwärtigen Grundstücksbereich – werden bewirtschaftet und sind ab der zweiten Stunde kostenpflichtig. Die Belegung der Tiefgaragenstellplätze wird elektronisch gesteuert, eine separierte Ausweisung von bauordnungsrechtlich erforderlichen Vorhabenstellplätzen und öffentlichen Stellplätzen der Quartiersgarage ist damit entbehrlich und wird nicht vorgenommen. Die Sicherung der Quartiersgarage einschließlich der Festlegungen zur Betreiberschaft erfolgt über Regelungen im Durchführungsvertrag sowie ergänzende privatrechtliche Verträge.

Der ebenerdige Kundenparkplatz ist – mit Ausnahme einer Notüberfahrt zum Hafenweg – alleinig vom Hansaring anfahrbar und steht ausschließlich am Tag zur Verfügung, die Tiefgarage erhält unabhängig vom Tages- oder Nachtzeitraum Ein- und Ausfahrten sowohl vom Hansaring als auch zum Hafenweg.

### **1.3. Auswahl des Vorhabenstandortes**

Die Auswahl des Vorhabenstandortes zur Errichtung großflächigen Einzelhandels mit ergänzenden Wohn- und Dienstleistungsnutzungen zwischen Hansaring und Hafenweg auf den ehemaligen Flächen der Holzhandlung Wehmeyer und dem früheren Postzustellstützpunkt Hansaring 64 ist aus den Zielaussagen des Masterplans Stadthäfen Münster (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, Mai 2012) und des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster in der Aufstellung im Jahr 2004 und dessen Fortschreibung in den Jahren 2009 und 2018 (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, August 2018) abgeleitet (weitergehend siehe Kapitel 5).

Neben der Berücksichtigung landesplanerischer Belange zur Etablierung eines integrierten Versorgungsbereiches am Standort sind die städtebaulichen und stadtstrukturellen Erfordernisse zur nachhaltigen Entwicklung des innerstädtischen Grundstücks im Kontext des nach wie vor anhaltenden Wandels und Wachsens der Münsteraner Stadthäfen ein wesentliches Standortkriterium. Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass mit der zwischenzeitlich erfolgten Teilerrichtung des Vorhabens aus dem VBP 535 zusätzliche bauliche, ökonomische und stadtstrukturelle Abhängigkeiten und Dringlichkeiten zur Fortführung der Entwicklung sowohl für das Vorhabengrundstück als auch aus der Abstrahlwirkung der Maßnahme für das angrenzende Stadtviertel bestehen.

Mit der Vorhabenträgerin als alleinige Grundstückseigentümerin ist die Verfügbarkeit der Liegenschaften zur Umsetzung des Vorhabens als ganzheitliches Nutzungs- und Gestaltungskonzept sichergestellt.

Alternative Standorte kommen vor dem Hintergrund der bestehenden Bedarfe und Abhängigkeiten vernünftigerweise nicht in Betracht. Weitergehend siehe Kapitel 8.7 des Umweltberichtes.

## 2. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 setzt sich aus den Grundstücksflächen der Vorhabenträgerin als sogenannter Vorhabensbereich und Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans, Teilen der öffentlichen Straßenverkehrsfläche des Hansarings sowie des Hafenwegs und dem nach § 12 Abs. 4 BauGB einbezogenen Grundstück am Hafenweg zusammen. Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von rund 3,0 ha und wird wie folgt begrenzt

- im Norden durch die Flurstücke 890, 380, 379, 383, 762, 352, 356, 354, 909, 908, 348, 346, 963, 960 und 959,
- im Osten durch die Flurstücke 953 und 800
- im Süden durch die Flurstücke 195, 592, 591, 608, 597, 596, 524, 523, 602, 603, 649 und 648 sowie
- im Westen durch die Flurstücke 896, 897 und 927.

Der Geltungsbereich umfasst die folgenden Flurstücke:

- Gemarkung Münster, Flur 147, Flurstücke 361, 378, 727, 898, 933, 935, 945, 946, 947, 961, 962 sowie 883 und 884 jeweils teilweise.
- Gemarkung Münster, Flur 148, Flurstücke 647 und 683 jeweils teilweise.

Der räumliche Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist im Plan durch die Innenseite der dunklen und in der Zeichenerklärung als „Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des vorhabenbezogenen Bebauungsplans“ bezeichneten Umrandung markiert. Der Vorhabensbereich ist im Plan durch die Innenseite der violetten und in der Zeichenerklärung als „Grenze des Vorhabengrundstückes und des Vorhaben- und Erschließungsplans (Vorhabensbereich)“ bestimmte Strichlinie markiert.

## 3. Planungsrechtliche Situation

### 3.1. Landesentwicklungsplan und Regionalplan

Die Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP Nr. 609 erfolgt auf Grundlage der bestehenden landesplanerischen Zielsetzungen am Standort gemäß den Zielen und Grundsätzen des Kapitels 6.5 des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) erläutert durch den am 31.12.2021 in Kraft getretenen Einzelhandelserlass NRW 2021. Im Verfahren zur 39. Änderung des FNP hatte die Bezirksregierung Münster / Regionalplanungsbehörde anlässlich einer Anfrage zur Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung gemäß § 34 LPlG mit Schreiben vom 08.11.2013 mitgeteilt, dass das Vorhaben mit den geltenden Zielen der Raumordnung vereinbar ist. Weitergehend siehe Kapitel 6.1.

Im wirksamen Regionalplan Münsterland ist der Geltungsbereich des VBP Nr. 609 als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt.

### 3.2. Vorbereitende Bauleitplanung, Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Die Stadtgebiete westlich, nördlich und nordöstlich des Geltungsbereiches werden durch gemischte Nutzungen entlang der Hauptverkehrsachsen Hansaring und Wolbecker Straße und eine

überwiegende Wohnnutzung in den, den Hauptstraßen abgewandten, „Innenbereichen“ geprägt. Nach Süden, zum Stadthafen I, sind die Flächen im rechtswirksamen Flächennutzungsplan entsprechend der übergeordneten städtischen Zielplanung zur Ansiedlung von Gastronomie, Dienstleistungen und nicht störendem Gewerbe als Gewerbegebiet dargestellt. Im Teilbereich südlich des Stadthafens I stellt der Flächennutzungsplan ein Industriegebiet dar. Im Rahmen des aktuell andauernden Verfahrens zur 42. Änderung des Flächennutzungsplans, das der Rat der Stadt Münster am 27.06.2012 eingeleitet hat, soll die Südseite des Stadthafens I in Gewerbegebiete (GE) umgewidmet werden.

Die Flächen im Geltungsbereich des VBP 609 sind – mit Ausnahme der Straßenverkehrsfläche des Hansarings und des Hafenwegs – mit dem Vorhabenbereich sowie dem Ergänzungsbereich nach § 12 Abs. 4 BauGB im Flächennutzungsplan der Stadt Münster als gemischte Baufläche dargestellt. Der Hansaring ist Teil der übergeordneten Straßenverkehrsflächendarstellung, der Hafenweg ist Bestandteil der nördlich entlang des Stadthafens I anschließenden Gewerbegebietsdarstellung. Die Darstellungen gehen zurück auf die parallel zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 durchgeführten und abschließend beschlossenen 39. Änderung des Flächennutzungsplans. Die 39. Änderung des Flächennutzungsplans wurde am 22.4.2016 wirksam. Zuvor war die Fläche des Plangebietes teilweise als gemischte Baufläche, teilweise (im südlichen Bereich) als Gewerbefläche dargestellt.

Mit der zum VBP Nr. 609 erforderlichen Neubewertung der umweltrelevanten Auswirkungen – insbesondere auf die Verkehrs- und Lärmsituation – ist im Sinne der vorbereitenden Bauleitplanung die grundlegende Umsetzbarkeit des Planvorhabens auf der Ebene der Flächennutzungsplanung nachzuweisen. Da rechtssicher nicht ausgeschlossen werden kann, dass die in der Normenkontrollentscheidung aufgezeigten Abwägungsfehler zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 in gleicher Weise die damals parallel betriebene 39. Änderung des Flächennutzungsplans betreffen, wird ein Änderungsverfahren des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 durchgeführt. Das Verfahren wurde am 11.12.2019 als 97. Änderung des Flächennutzungsplans durch den Rat der Stadt Münster eingeleitet.

Die 97. FNP-Änderung sieht – wie schon die 39. Änderung – für die Baufelder im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 (Vorhabenbereich und nach § 12 Abs. 4 BauGB einbezogene Fläche) die Darstellung einer gemischten Baufläche vor. Die gemischte Baufläche wird durch die Kennzeichnung **P** (öffentliche Parkfläche) für die Quartiersgarage überlagert. Der Hansaring wird als örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt. Der Hafenweg bleibt Teil der Gewerbefläche, da im Flächennutzungsplan nur klassifizierte örtliche bzw. überörtliche Straßen gesondert als Verkehrsflächen dargestellt werden. Der Geltungsbereich der 97. Flächennutzungsplanänderung und der Geltungsbereich des VBP 609 sind somit deckungsgleich.

Damit ist der VBP Nr. 609 aus dem Flächennutzungsplan entwickelt, da das Vorhaben ausschließlich Nutzungen umfasst, die auch auf gemischten Bauflächen zulässig sind.

### **3.3. Verbindliche Bauleitplanung, Festsetzungen in rechtskräftigen Bauleitplänen**

Die durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 zu überplanenden Flächen liegen im Bereich des Hansarings und der Emdener Straße derzeit im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 356 „Hauptbahnhof (Wolbecker Straße / Von-Vincke-Straße / Engelstraße / Herwarthstraße / Von-Steuben-Straße / Hafenstraße / Hansaring)“, rechtsverbindlich seit dem 28.12.1990.

Die nach Osten angrenzende Fläche des Hansarings liegt ebenso wie der Vorhabenbereich sowie der Ergänzungsbereich nach § 12 Abs. 4 BauGB einschließlich des Hafenwegs im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 401 „Stadthafen I / Albersloher Weg“ in der Fassung der 5. Änderung, rechtsverbindlich seit dem 1.9.2006.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 356 erstreckt sich von der Von-Vincke-Straße westlich des Hauptbahnhofes bis zur östlichen Randbebauung des Bremer Platzes und von der Wolbecker Straße im Norden bis an den Hansaring im Süden. Neben der Fläche um den Hauptbahnhof schließt der Geltungsbereich die Straßenrandbebauung südlich und nördlich der Wolbecker Straße bis zum Hansaplatz und nördlich des Hansarings bis zur Emdener Straße ein. Für die im Geltungsbereich des VBP Nr. 609 einbezogenen Teilflächen setzt der Bebauungsplan ausschließlich eine Verkehrsfläche nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB fest. Die Straßenrandbebauung nördlich des Hansarings ist als Mischgebiet festgesetzt.

Der Bebauungsplan Nr. 401 umfasst – mit Ausnahme des Eckbereiches westlich der Bernhard-Ernst-Straße – die Flächen zwischen Hansaring, Schillerstraße, Dortmund-Ems-Kanal und dem Albersloher Weg. Für die Flächen im Geltungsbereich des VBP Nr. 609 setzt der Bebauungsplan Nr. 401 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 maximal vier Vollgeschosse begrenzt, rückwärtig wird eine Bebaubarkeit mit ein- bis zweigeschossigen Gebäuden planungsrechtlich ermöglicht. Für den nördlichen Planbereich ist als Entwicklungsziel eine Fortführung der äußeren straßenbegleitenden Mischgebietsbebauung in den Blockinnenbereich mit einer öffentlichen Grünfläche als wohnungsnaher Spielplatzfläche festgesetzt, die Planungen wurden jedoch nicht umgesetzt. Der südliche Planbereich zum Hafenweg ist als Gewerbegebiet (GE) mit einer GRZ von 0,8 und einer GFZ von 1,8 sowie über eine maximale Viergeschossigkeit mit einer zulässigen Bauhöhe von bis zu 16,00 m planungsrechtlich gesichert. Neben der Art und dem Maß der baulichen Nutzung enthält der Bebauungsplan Nr. 401 Festsetzungen zur Einzelhandelssteuerung, zur Zulässigkeit von Betrieben im Gewerbegebiet, zur Gliederung nach Abstandsklassen, zum unteren Bezugspunkt für festgesetzte Bauhöhen und zu Lärmpegelbereichen.

Die Umsetzung der für den Vorhabenstandort festgelegten Entwicklungsziele zur Errichtung von Einzelhandelseinrichtungen mit ergänzenden Dienstleistungs-, Gastronomie- und Wohnnutzungen im Sinne eines Stadtbereichszentrums ist im Rahmen der Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 401 nicht möglich, so dass eine Änderung des bestehenden Planungsrechts erforderlich wurde und ist. Die Änderung erfolgte ab 2012 über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 mit Satzungsbeschluss im Dezember 2015. Mit dem Urteil des OVG NRW vom 12.4.2018 – 7 D 53/16.NE zur Unwirksamkeit des VBP Nr. 535 gelten für die betroffenen Flächen wieder die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 401.

Zur Umsetzung der Zielsetzungen des Masterplans „Stadthäfen Münster“ (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, Mai 2012) im übergeordneten Planbereich zum VBP Nr. 609 sind mit dem Bebauungsplan Nr. 541 und dem Bebauungsplan Nr. 600 weitere Bauleitpläne im Verfahren. In Parallelverfahren soll der Flächennutzungsplan entsprechend geändert werden. Der Bebauungsplan Nr. 541 mit Stand Offenlage Mai 2018 umfasst alle Flächen südlich des Stadthafens I zwischen Albersloher Weg und Dortmund-Ems-Kanal. Am 26.08.2020 hat der Rat für den Planbereich Bebauungsplan Nr. 541 östlich des Dortmund-Ems-Kanals die

Teilaufhebung sowohl des Beschlusses zur Aufstellung dieses Bebauungsplans als auch des Beschlusses zur im Parallelverfahren erfolgenden 42. Änderung des Flächennutzungsplans beschlossen. Zugleich hat der Rat für Flächen östlich des Dortmund-Ems-Kanals die Einleitung der Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 618 „Umgehungsstraße B 51 / Dortmund-Ems-Kanal / Lütkenbecker Weg“ sowie zur 110. Änderung des Flächennutzungsplans beschlossen, die im Parallelverfahren durchgeführt werden sollen. Ergänzend hat der Rat am 26.08.2020 für Flächen östlich des Dortmund-Ems-Kanals die Einleitung vorbereitender Untersuchungen zur Durchführung Städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen nach den § 165 – 171 des Baugesetzbuchs (BauGB) für den Bereich südlich des Dortmund-Ems-Kanals und beiderseits des Albersloher Wegs beschlossen.

Für den Bebauungsplan Nr. 600 als Standort für den Bereich „Stadthafen Nord“ im direkten östlichen Anschluss an das vorliegende Planvorhaben, wurde die Aufstellung am 12.12.2018 beschlossen. Der Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans ist seit Oktober 2019 mit der Veränderungssperre Nr. 112 belegt. Hier erfolgt aktuell im Parallelverfahren die 72. Änderung des Flächennutzungsplans.

### **3.4. Sonstige Satzungen, Verordnungen**

Die Planungsinhalte des VBP Nr. 609 basieren auf dem Masterplan „Stadthäfen Münster“ (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, Mai 2012) sowie dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, August 2018) und sind in den formulierten Zielsetzungen übereinstimmend begründet.

Weitergehend ist der Geltungsbereich des VBP Nr. 609 räumlicher Bestandteil der Satzung der Stadt Münster über das besondere Vorkaufsrecht für den Bereich Bahnhof / Hansaviertel / Stadthafen (Stadt Münster Rechts- und Ausländeramt, 10.10.1990) vom 12.10.1990 sowie Bestandteil des Sanierungsgebietes Hafen (Stadt Münster Rechts- und Ausländeramt, 12.11.1992). Belange aus dem besonderen Vorkaufsrecht stehen dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan nicht entgegen, mit der Umsetzung der Vorhabenplanung wird dem Erfordernis städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen zur Behebung städtebaulicher Missstände entsprochen.

Um die Zusammensetzung der Wohnbevölkerung im „Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel“ zu schützen und baulich bedingte Aufwertungsprozesse sozial verträglich und behutsam zu steuern, hat der Haupt- und Finanzausschuss die am 13.5.2020<sup>4</sup> per Dringlichkeitsbeschluss aufgestellte Soziale Erhaltungssatzung für den Bereich zwischen der Wolbecker Straße, dem Dortmund-Ems-Kanal, der Schillerstraße, dem Hansaring, dem Hafenweg und der Bahnanlage (Stadt Münster Stadtplanungsamt, 26.05.2021) in seiner Sitzung am 19.05.2021 als Satzung beschlossen. Mit der Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 19 vom 04.06.2021 ist die Satzung in Kraft getreten und unbefristet gültig. Im Rahmen eines Controllings erfolgt nach fünf Jahren eine Überprüfung und Dokumentation zur Wirksamkeit der Satzung. Änderungen oder Nutzungsänderungen baulicher Anlagen oder der Rückbau von Gebäuden im Satzungsgebiet unterliegen aus besonderen

---

<sup>4</sup> vgl. Stadt Münster: Öffentliche Beschlussvorlage V/0106/2020. Beschluss über die Aufstellung einer sozialen Erhaltungssatzung gemäß § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 Baugesetzbuch für den Geltungsbereich „Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel“ (Ratsantrag der SPD-Fraktion A-R/0081/2019 ‚Milieuschutzsatzung für das Hansa- und Hafenviertel einführen‘)

städtebaulichen Gründen nach § 172 BauGB somit grundsätzlich der Genehmigungspflicht. Die bereits über den Masterplan „Stadthäfen Münster“ aufgezeigten Entwicklungsbereiche am KreativKai und im Bereich Stadthafen Nord sind nicht Bestandteil der Sozialen Erhaltungssatzung. Aus Katasterungenauigkeiten haben sich im Rahmen des Aufstellungsbeschlusses geringe Überlappungsbereiche mit dem Geltungsbereich des VBP 609 ergeben, die im weiteren Verfahren zur Erhaltungssatzung bereinigt wurden. Die Erhaltungssatzung wirkt sich auf das vorliegende Planverfahren nicht aus.

Sonstige Satzungen oder Verordnungen der Stadt Münster werden nicht berührt.

#### **4. Räumliche und strukturelle Situation**

Das Plangebiet liegt östlich des Hansarings zwischen der Schillerstraße und dem Hafenweg im Stadtbezirk Hafen als Teil des Hansaviertels. Geprägt wird der Stadtbereich durch die heterogene Bebauung 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.

Nördlich zum Hansaring sowie im Anschluss zur Schillerstraße grenzt eine vier- bis fünfgeschossige Blockrandbebauung mit in weiten Teilen gemischten Nutzungen in den Erdgeschossen und einer überwiegenden Wohnnutzung in den Obergeschossen an den Geltungsbereich. Mit einem Lebensmitteldiscountmarkt und einem Lebensmittelvollsortimenter sowie mehreren kleinteiligen Laden- und Büronutzungen sind am Hansaring bereits Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote vorhanden. Nach Westen zur Dortmunder Straße, nördlich des Hafenwegs, wird die Struktur durch ein viergeschossiges Bürogebäude bestimmt, das über den Neubau des Wohn- und Bürogebäudes im Ergänzungsbereich gemäß § 12 Abs. 4 BauGB des VBP Nr. 609 als geschlossene Straßenrandbebauung räumlich fortgeführt wurde. Nach Osten zwischen Schillerstraße und Hafenweg grenzt das als „Stadthafen Nord“ bezeichnete frühere Gewerbegrundstück (OSMO-Gelände) an. In Vorbereitung für die geplante Neubebauung sind die ehemaligen Gewerbebauten mit in weiten Teilen großmaßstäblichen Hallen und baulichen Anlagen inzwischen vollständig rückgebaut. Insgesamt soll der Bereich Stadthafen Nord zu einem urbanen Stadtquartier mit überwiegenden Wohn- und Büronutzungen entwickelt werden.

Südlich an das Plangebiet grenzt der Stadthafen I mit den hier in den letzten Jahrzehnten entstandenen Büro- und Gastronomieflächen an. Neben zeitgemäßen vier- bis fünfgeschossigen Neubauten nehmen die drei- bis siebengeschossigen ehemaligen Speicher-, Lager- und Verwaltungsgebäude der früheren Hafennutzungen, teilweise aufwendig saniert, heute Gastronomie-, Veranstaltungs- sowie Büro- und Dienstleistungsnutzungen auf. Die Speichergebäude Hafenweg Nr. 28 und 30 stehen hierbei unter Denkmalschutz. Im baulichen Anschluss nach Osten wurde das Gebäude Hafenweg Nr. 30 um einen Erweiterungsbau ergänzt. Als abwechslungsreiches Gesamtensemble prägen die historischen und modernen Architekturen als durchlaufende Raumkante den nördlichen Bereich des Stadthafens.

Mit Umsiedlung des Gefahrgutlagers der Firma Lehnkering im Jahr 2016/2017 konnte die Weiterentwicklung des Hafensareals weiter fortschreiten. Südlich des Stadthafens I bestimmen neben einzelnen Neubauten derzeit nach wie vor Gewerbe- und Industrienutzungen das Erscheinungsbild. Insgesamt sollen die Flächen südlich des Stadthafen I nicht-störenden Gewerbebetrieben, Büronutzungen sowie Kunst- und Kultureinrichtungen vorbehalten sein, das eigenständige gastronomische Angebot soll sich weiter auf den nördlichen Hafenbereich konzentrieren. Als

bedeutende hafen- und stadtbildprägende Projekte sind der Umbau des denkmalgeschützten Rhenus-/Flechtheim-Speicherensembles und die Realisierung des Speicher 42 („B-Side“) hervorzuheben.

Für das Vorhabengrundstück selbst erfolgten erste vorbereitende Maßnahmen im Zusammenhang mit den Planungen zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535. So wurde im Mai 2014 der ehemals auf dem Plangrundstück vorhandene Postzustellstützpunkt in einen Neubau „Am Mittelhafen 55“ verlagert. Die ehemaligen Wirtschaftsgebäude des Zustellstützpunktes sowie die ehemalige Star-Tankstelle am Hansaring wurden im Jahr 2017 rückgebaut. Der Beginn der Bauarbeiten zum damaligen Hafencenter erfolgte auf Grundlage der durch die Stadt Münster erteilten Baugenehmigung im Jahr 2017. Mit Stand Februar 2019 sind die Tiefgarage und das Gebäudeteil C zum Hafenweg vollständig errichtet, die Erdgeschosse der übrigen Gebäudeteile sind vorbereitet, insgesamt ist der Rohbau bereits zu rund 2/3 fertiggestellt. Mit dem Beschluss des OVG NRW vom 1.2.2019 – 7 B 1369/18 wurden die Bautätigkeiten eingestellt und ruhen seitdem. In den fertiggestellten baulichen Kubaturen wird die geplante stadträumliche Einpassung des Planvorhabens als Gelenk zwischen Hansaviertel, Hafen und dem geplanten Entwicklungsraum „Stadthafen-Nord“ bereits ablesbar und ist die städtebauliche Neuordnung für den Standort in ihren Grundzügen bereits hergestellt.

## **5. Planungsziele**

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 werden unter dem Titel „HafenMarkt“ die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Schaffung eines urbanen Quartiersmittelpunktes zwischen Hansaring und Hafenweg geschaffen. Entsprechend den Zielen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, August 2018) sollen im Bereich Hansaring/Osmo großflächige und nichtgroßflächige Einzelhandelseinrichtungen mit überwiegend nahversorgungsrelevanten Sortimenten in der Ziel-Perspektive B „Stadtbereichszentrum“ als zentraler Versorgungsbereich (ZVB) zur langfristigen Sicherung und Entwicklung der Versorgungsfunktion im Stadtquartier angesiedelt werden. In der Nutzungsdurchmischung mit zusätzlichen Gastronomie- und Dienstleistungsangeboten sowie ergänzenden Wohnnutzungen werden für das Quartier zusätzliche Bedarfe gedeckt und Angebote geschaffen.

Weitergehend soll über die im Zusammenhang mit dem Vorhaben geplante öffentliche Quartiersgarage den erhöhten Stellplatzbedarfen im Hansaviertel und am Hafen entsprochen und der Parkdruck mit belastenden Parksuchverkehren, insbesondere in der angrenzenden Wohnnachbarschaft, reduziert werden. Neben den Flächen für den ruhenden Verkehr wird mit einem umfangreichen Angebot an Stellplätzen für Fahrräder und Lastenräder bzw. Fahrräder mit Fahrradanhänger ein weitergehendes Angebot zur Stärkung der Radinfrastruktur geschaffen. Über die Installation von Ladestationen für die E-Mobilität (E-Pkw, E-Bike, Pedelec) im Vorhaben sind zusätzliche positive Wirkungseffekte auf den Umweltverbund gegeben und wird die mit dem Prozess zur Aufstellung des Masterplans Mobilität 2035+<sup>5</sup> angestoßene Verkehrswende für Münster unterstützt. Städtebaulich soll in der Einbindung des Plangrundstücks in die umgebende

---

<sup>5</sup> Stadt Münster: Öffentliche Berichtsvorlage, Vorlage-Nr. V/0447/2019. Masterplan Mobilität Münster 2035+ – Vorbereitung der öffentlichen europaweiten Ausschreibung. Münster, 2.5.2019

Stadtstruktur eine Verbesserung der Durchwegung des ehemals abgeschlossenen Hafensareals insbesondere durch Fuß- und Radwege erwirkt werden. So werden über das Vorhabengrundstück neue durchgehende Verbindungen vom Hansaring bis zum Hafenweg bzw. vom Hansaring bis zur östlichen Grundstücksgrenze (Anschluss an den Bereich Stadthafen Nord) hergestellt und planungsrechtlich gesichert.

Die Planungsinhalte sind Teil der Umstrukturierung im südöstlichen Innenstadtbereich von Münster, deren wesentliche Zielaussagen zur Sicherung der stadträumlichen und nutzungsspezifischen Qualitäten im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Masterplan „Stadthäfen Münster“ (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, Mai 2012) niedergelegt sind. Über die politischen Beschlüsse zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept (zuletzt im März 2018<sup>6</sup>) und zum Masterplan Stadthäfen als übergeordnete Zielplanungen der Stadt Münster ist die Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches für den Vorhabenbereich ein wesentlicher Baustein des Integrierten Handlungskonzeptes Stadthafen I (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, September 2018).

Neben der Festschreibung städtebaulicher und nutzungsspezifischer Zielsetzungen über den Masterplan war eine frühzeitige Einbeziehung der Öffentlichkeit in die Planungsprozesse ein wesentliches Element bei der Umgestaltung des Hafens. So wurde bereits im Jahr 2010 mit dem sogenannten „Hafenforum“ (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, Juni 2010) ein einjähriger Bürgerbeteiligungsprozess unter Mitwirkung der Anwohnerschaft und Akteure im Stadtquartier begonnen und mit der Bilanz und Vorstellung der zentralen Erkenntnisse aus den Workshops am 31.5.2011 zum Abschluss gebracht. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Hafenforums wurde der Masterplan „Stadthäfen Münster“ im Mai 2012 (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, Mai 2012) aktualisiert und der Öffentlichkeit vorgestellt. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens waren für das damalige Planvorhaben „Hafencenter“ unter anderem städtebauliche Kriterien entwickelt worden, die zu einer Umplanung des Vorhabens führten. Darüber hinaus wurde durch politischen Beschluss die maximal zulässige Gesamtverkaufsfläche der Einzelhandelseinrichtungen im Planvorhaben auf 4.900 m<sup>2</sup> begrenzt. Mit der Umplanung war die Übereinstimmung der Vorhabennutzung mit den mehrheitlichen Grundaussagen des Hafenforums dokumentiert.

Mit dem nun konzipierten HafenMarkt ist eine weitergehende Anpassung und Optimierung der Zielvorstellungen zur Fortschreibung und Fertigstellung des Vorhabens erfolgt. Wesentliche Elemente der Anpassung sind die Änderung des Ladenkonzeptes vom klassischen Lebensmittelvollsortimenter zu einem Lebensmittelvollsortimenter mit Bausteinen eines Markthallenkonzeptes, teilweise in Kooperation mit externen Anbietern, eine weitergehende Reduzierung der Einzelhandelsverkaufsflächen auf 4.450 m<sup>2</sup> sowie die Aufnahme von sozialen Nutzungen für das gesamte Hafen- und Hansaviertel (u. a. zwei Kindertagespflegestellen). Zudem wird der unmotorisierte Individualverkehr durch eine umfangreiche Aufweitung des Angebotes an Fahrradabstellplätzen einschließlich Abstellplätzen für Lastenräder bzw. für Fahrräder mit Anhänger sowie durch Ladestationen für die E-Mobilität (Pkw und Fahrräder) bei gleichzeitiger Reduzierung der Pkw-Stellplätze gestärkt. Neben den nutzungsbezogenen Anpassungen wird mit der Errichtung des Pocket-Parks und zusätzlichen Baumpflanzungen auf dem Vorhabengrundstück sowie der

---

<sup>6</sup> Stadt Münster: Öffentliche Beschlussvorlage, Vorlage-Nr. V/1061/2019. *Fortschreibung Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster*. Münster, 10.1.2018.

nahezu vollständigen Begrünung der Hauptdächer des Vorhabens eine Stärkung grünräumlicher Qualitäten am Standort erwirkt (siehe auch Kapitel 1.2).

Unabhängig von konkreten Planvorhaben hat die Stadt Münster zur weitergehenden Begleitung und Koordinierung der anhaltenden Hafentwicklung in Anlehnung an das „Hafenforum“ im Jahr 2019 das Format „Hafenratschlag“ ins Leben gerufen. Erste Veranstaltungen haben am 5.2.2019 und 11.4.2019 unter Beteiligung von Hafenakteuren, Hafenbewohnern, Politik und Verwaltung stattgefunden. Politisch beschlossene und angestoßene Entwicklungsziele sind nicht Gegenstand der Erörterung, bereits eingeleitete Verfahren werden im Rahmen ihrer Maßgaben und Beschlusslagen fortgeführt.

## **6. Inhalt des vorhabenbezogenen Bebauungsplans**

### **6.1. Grundzüge der Planung**

Die Grundzüge der Planung des HafenMarktes gehen zurück auf das Planverfahren des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 zur Realisierung des Hafencenters als Stadtbereichszentrum mit ergänzenden Büro-, Dienstleistungs- und Wohnnutzungen zwischen Hansaring und Hafenweg (weitergehend siehe Kapitel 1.1). Die Ausweisung großflächigen Einzelhandels am Standort war für das damalige Hafencenter ein wesentliches Entwicklungsziel und ist auch für den vorliegenden HafenMarkt ein zentraler Planungsbaustein, für den die Einhaltung landesplanerischer Kriterien und die städtebaulichen Auswirkungen des Planvorhabens auf die im Einwirkungsbereich bestehenden zentralen Versorgungsbereiche gutachterlich geprüft und in die Abwägung eingestellt sind. Im Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, August 2018) ist das Vorhabengrundstück einschließlich der westlich bis zur Dortmunder Straße angrenzenden Flächen unter der Nummer B\_4 als neu zu entwickelndes Stadtbereichszentrum „Hansaring / Osmo“ mit mittelzentraler Versorgungsfunktion als zentraler Versorgungsbereich (ZVB) 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.

Erste Bewertungen der zu erwartenden städtebaulichen Auswirkungen einer großflächigen Einzelhandelsansiedlung am Standort wurden im Zusammenhang mit den Vorbereitungen zum Hafencenter in den Jahren 2007 und 2011 auf Grundlage unterschiedlicher Gesamteinzelhandelsvolumina geprüft. Im Ergebnis wurde unter Einhaltung sortimentsbezogener maximaler Verkaufsflächengrößen für eine 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 laut 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.

Aus dem Erfordernis weitergehender Planungsoptimierungen und der Einarbeitung der Maßgaben des nach dem Hafenforum überarbeiteten Masterplans „Stadthäfen Münster“ (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, Mai 2012) wurde das Architektur- und Nutzungskonzept der Vorhabenplanung im Jahr 2012 bei Reduzierung der

Gesamtverkaufsfläche auf 4.900 m<sup>2</sup> überarbeitet. Darüber hinaus hatte sich die Angebotssituation im Untersuchungsraum mit Neueröffnungen und Erweiterungen von Netto-Lebensmitteldiscountmärkten, der Erweiterung des Rewe-Marktes am Hansaring und der Schließung von Drogeriemärkten in Folge der Schlecker-Insolvenz ebenfalls verändert, so dass 2012 insgesamt eine Neubewertung der städtebaulichen Verträglichkeit vorgenommen wurde. Im Ergebnis wurde die gutachterliche Einschätzung aus dem Jahr 2011, wonach mögliche absatzwirtschaftliche Umverteilungseffekte mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht mit negativen städtebaulichen Folgewirkungen einhergehen, grundsätzlich bestätigt. Darüber hinaus war die Wettbewerbssituation im benachbarten Zentrum ‚Wolbecker Straße (westlich)‘ inzwischen durch dort erfolgte Verkaufsflächenerweiterungen und Modernisierungen sowie durch Veränderungen des kleinräumigen Wettbewerbs verbessert.

Im Zusammenhang mit dem Planverfahren zum VBP Nr. 535 hatte das OVG im Normenkontrollurteil angemahnt, im Rahmen eines heilenden Verfahrens in den Blick zu nehmen, ob die Belange des Schutzes zentraler Versorgungsbereiche abwägungsfehlerfrei ermittelt, bewertet und abgewogen worden sind, insbesondere ob die gutachterlichen Stellungnahmen aus den Jahren 2011/2012 noch aktuell sind.

Vor dem Hintergrund wurde mit Stand 2019 eine Aktualisierung der Wirkungsanalyse vorgenommen. Anhand einer Verträglichkeitsanalyse wurden die städtebaulichen und versorgungsstrukturellen Auswirkungen des Planvorhabens im Stadtbereichszentrum Hansaring / OSMO vor dem Hintergrund aktueller Einzelhandelsentwicklungen und der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster im Jahr 2018 untersucht und neu bewertet. Für das Planvorhaben wurde gemäß dem aktualisierten Nutzungskonzept eine maximale Verkaufsfläche von 4.700 m<sup>2</sup> in Ansatz gebracht. Auf Basis der Kennziffern zur Kaufkraft (Kaufkraftbindung / Kaufkraftzuflüsse), zum einzelhandelsrelevanten Nachfragevolumen und zur Einzelhandelszentralität wurden die Vorhabenplanung und ihr 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 Beeinträchtungsverbot) geprüft. Im Rahmen einer realitätsnahen Worst-Case-Betrachtung mit einer 95 %igen Umverteilung der prognostizierten Umsätze der Planvorhaben im Untersuchungsraum sind die relevanten Verkaufsflächen der Warengruppen Nahrungs- und Genussmittel sowie Gesundheit und Körperpflege in die Untersuchung eingeflossen. Die restlichen 5 % werden als Streumsatz betrachtet.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass das geplante Vorhaben den aktuellen Zielsetzungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster sowie bundes- und landesrechtlichen Rahmenbedingungen entspricht. Unter Berücksichtigung der gutachterlichen Empfehlungen in Bezug auf die Stärkung der fußläufigen und unmotorisierten Nahversorgung des wachsenden Stadtteils, dem Ziel der Kaufkraftrückgewinnung von nicht integrierten Standorten, die Stärkung und Förderung der wettbewerbsfähigen Gestaltung von Betrieben in integrierten Lagen, den planungsrechtlichen Ausschluss von zentrenrelevantem Einzelhandel in nicht integrierten Lagen und den festgesetzten maximalen Verkaufsflächengrößen ist eine Realisierung der Planungsziele vertretbar. Strukturelevante Auswirkungen auf die vorhandene Zentrenstruktur und Versorgungssituation sind mit Ausnahme des Stadtteilzentrums ‚Wolbecker Straße (westlich)‘ nicht zu erwarten. Die Gefahr einer möglichen Beeinträchtigung durch potenzielle Betriebsaufgaben

frequenzerzeugender Magnetbetriebe in den Branchen Nahrungs- und Genussmittel sowie Gesundheit und Körperpflege wird jedoch nicht zu einem Funktionsverlust des Stadtteilzentrums führen, da die verbleibenden Anbieter die Funktion eines Stadtteilzentrums weiter sicherstellen werden.

Mit dem nun vorliegenden HafenMarkt ist eine erneute Reduzierung der Gesamtverkaufsfläche im Geltungsbereich des VBP Nr. 609 auf 4.450 m<sup>2</sup> verbunden, weitergehend wird dem Verbrauchermarkt ein modernes Markthallenkonzept zugrunde gelegt, zu dessen Umsetzung sich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag verpflichtet. Neben dem sowohl architektonisch als auch konzeptionell umzusetzenden Markthallenkonzept werden mit der vertraglichen Vereinbarung rund 380 m<sup>2</sup> der Gesamtverkaufsfläche des Verbrauchermarktes über mindestens sechs externe Anbieter genutzt. Ferner wird ein Angebot an weiteren Flächen oder temporären „Marktständen“ für externe Anbieter mit Betrieb des HafenMarktes über die Vorhabenträgerin angestrebt. Durch Betriebserweiterungen und geplante Neueröffnungen (Junker + Kruse Stadtforschung Planung, Dezember 2020 S. 49-51) wurde die Angebotssituation im Untersuchungsraum der Wirkungsanalyse verändert und liegen mit aktuellen Datenerhebungen der Stadt Münster, Statistiken und aktuellen Rechtsprechungen neue Bewertungsgrundlagen vor. Bestehende sowie geplante Betriebe und Verkaufsflächen wurden im Zuge einer neuen Bestandsaufnahme (April 2020) erhoben und rechnerisch (Umverteilungsrechnung bestehende Betriebe) oder deskriptiv bewertend (Planungen) in die Wirkungsanalyse eingebunden. Auf den neuen Rahmenbedingungen und der veränderten Ausgangssituation aufbauend wurde die aktuelle Wirkungsanalyse erstellt (Junker + Kruse Stadtforschung Planung, Dezember 2020).

Die realitätsnahe Worst-Case-Betrachtung mit einer 95 %igen Umverteilung der prognostizierten Umsätze für die untersuchungsrelevanten Verkaufsflächen der Warengruppen Nahrungs- und Genussmittel sowie Gesundheit und Körperpflege im Untersuchungsraum wurde auch in der aktuellen Bewertung weitergehend als Basis der Berechnungen angenommen.

Im Ergebnis haben die grundlegenden Aussagen und Empfehlungen der städtebaulichen Wirkungsanalyse aus 2019 für den HafenMarkt weiterhin Bestand. Die festgesetzten und weiter reduzierten Verkaufsflächengrößen gehen nicht mit negativen städtebaulichen oder versorgungsstrukturellen Auswirkungen einher. Mit der Reduzierung der Verkaufsfläche des Verbrauchermarktes um 250 m<sup>2</sup> auf 2.950 m<sup>2</sup> werden sich laut Gutachter auch die warengruppenspezifischen Verkaufsflächen und potenziellen Warenumsätze verringern und in der Folge auch die absatzwirtschaftlichen Auswirkungen im Untersuchungsraum reduzieren. Gleichwohl stellen das neue Angebot im Geltungsbereich und auch die zukünftigen Entwicklungen im Untersuchungsgebiet eine Konkurrenz zu bestehenden Zentren dar. Vor allem das Stadtteilzentrum Wolbecker Straße (westlich) wird durch die Entwicklungen beeinflusst. Ein Funktionsverlust des Zentrums Wolbecker Straße mit möglichen Betriebsaufgaben kann jedoch ausgeschlossen werden. Mit dem Reallabor Wolbecker Straße wurde zudem im September 2021 eine für jedermann offene experimentelle Ideenwerkstatt zur Zukunftsvision und Stärkung dieser Hauptverkehrsstraße durchgeführt. Im Mittelpunkt stand die Funktionssteigerung des Zentrums Wolbecker Straße mit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Nutzer und Steigerung der Aufenthaltsqualität unter Erhalt bestehender Verkehrsfunktionen. Die erarbeiteten Ergebnisse fließen in einen Strategieplan ein und bilden die Basis für die künftige Gestaltung des Zentrums.

Mit der Attraktivitätssteigerung des Stadtbereichszentrums „Hansaring / Osma“ kann Kaufkraft aus Sonderlagen und nicht integrierten Standorten zurückgewonnen werden. Eine ortsnahe,

fußläufige und damit umweltbewusste sowie nachhaltige Versorgungsstruktur wird gestärkt. Mit dem Markthallenkonzept im Vorhaben wird zwar ein ergänzender und neuer Angebotsbaustein im Zentrum etabliert, absatzrelevante Auswirkungen aus dem veränderten Konzept sind jedoch nicht zu erwarten.

In Anbetracht der zur Eindämmung der Corona-Pandemie seit dem Frühjahr 2020 bundesweit angewiesenen Maßnahmen und ein darauf zurückzuführendes verändertes Einkaufsverhalten wurde eine gutachterliche Stellungnahme (Junker + Kruse Stadtforschung Planung, 19.11.2021) zu den Aussagen im Rahmen der Wirkungsanalyse vorgenommen. Eine seriöse Bewertung ist mit der nach wie vor anhaltenden Pandemie jedoch nicht möglich. Aktuelle Analysen und Erhebungen zeigen zwar eine leichte Zunahme der Leerstände in Innenstädten und Zentren. Kleinere Nahversorgungs-, Quartiers- oder Stadtteilzentren zeigten sich aktuell aber stabil. Zeitversetzte Auswirkungen können allerdings nicht ausgeschlossen werden.

Mit einer Umsatzsteigerung von rd. 5 % zählen Lebensmittel- und Drogeriemärkte zu den wenigen „Profiteuren“ der Corona-Pandemie. Die bereits heute vorhandenen Frequenz- und Stabilitätsfaktoren dieser Betriebstypen für Nahversorgungs-, Quartiers-, Stadtteilzentren und Ähnliche können damit zukünftig noch stärker zu bewerten sein, da Lebensmittel- und Drogeriemärkte es in der Regel allein schaffen, funktionsträchtige Standorte/Zentren zu bilden. Das Vorhandensein und die Kontinuität dieser Betriebe bilden eine gute Basis für die langfristige Sicherung oder Wiederbelebung eines Standortes.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Grundlagen der gutachterlichen Bewertung seit 2011 mehrfach im Sinne eines Monitorings der Einzelhandelsstrukturen ermittelt, bewertet und abgewogen wurden. Negative städtebauliche und/oder negative versorgungsstrukturelle Auswirkungen sind vor dem Hintergrund der Ergebnisse nicht zu erwarten gewesen und mit den aktuellen Verkaufsflächen auch nicht abzusehen. Vielmehr sind mit der Attraktivitätssteigerung und Ansiedlung moderner Einzelhandelskonzepte, teilweise in Kooperation mit externen Anbietern, im östlichen Kernstadtbereich positive Effekte verbunden. So haben eine langfristige und tragfähige Grundversorgung sowie ein Rückgewinn von Kaufkräften aus Streulagen neben dem Einfluss auf das Vorhaben auch fördernde Auswirkungen auf benachbarte Zentren und Einrichtungen. Pandemiebedingte absatzwirtschaftliche Auswirkungen auf die Angebotsstruktur im Untersuchungsraum mit negativen städtebaulichen und versorgungsstrukturellen Auswirkungen sind nach aktuellem Kenntnisstand nicht zu erwarten.

Die Kompatibilität des Planvorhabens mit den landesplanerischen Zielen und Grundsätzen des LEP NRW ist gegeben. Im Verfahren zur 39. Änderung des FNP hatte die Bezirksregierung Münster / Regionalplanungsbehörde anlässlich einer Anfrage zur Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung gemäß § 34 LPlG mit Schreiben vom 08.11.2013 mitgeteilt, dass das Vorhaben mit den geltenden Zielen der Raumordnung vereinbar ist.

Neben den Grundzügen zur städtebaulichen Verträglichkeit der geplanten Einzelhandelsnutzungen sind die umweltbezogenen Belange zum VBP Nr. 609, insbesondere die planbedingten Auswirkungen auf die Verkehrs- und Lärmsituation mit teilweise bereits bestehender Betroffenheit im Bereich der Gesundheitsgefährdung sowie die Auswirkungen auf die Luftqualität im Einwirkungsbereich des Planvorhabens gutachterlich zu untersuchen und nach Erfordernis geeignete Schutz- und Minderungsmaßnahmen zu treffen.

Bodenuntersuchungen und/oder Untersuchungen zu Altlasten waren zum VBP Nr. 609 nicht mehr beizubringen. Im Zusammenhang mit dem Planverfahren des VBP Nr. 535 wurden aufgrund der früheren gewerblichen Nutzungen des Plangebietes umfangreiche Altlastenuntersuchungen durchgeführt und Bodenbelastungen festgestellt. Die Sanierung der betroffenen Flächen erfolgte mit den Erdbauarbeiten im Zuge der Teilerrichtung des Vorhabens und einer nachgeordneten Bodensanierung für die Aufstellflächen der Baucontainer im nicht unterkellerten Grundstücksbereich. Die Sanierungsmaßnahmen sind vollständig abgeschlossen und abschließend dokumentiert (siehe Kapitel 6.8.1). Weitergehende tiefgründige Bodeneingriffe können mit Fertigstellung der Tiefgarage ausgeschlossen werden. Mit Abschluss der Erdbauarbeiten sind Einflüsse aus Kampfmitteln für den Geltungsbereich ebenfalls nicht mehr zu erwarten.

Aufgrund der Fertigstellung des Gebäudes auf der Ergänzungsfläche nach § 12 Abs. 4 BauGB sowie des Abrisses der Altgebäude im Vorhabenbereich und der Teilfertigstellung des Planvorhabens sind die Grundstücke im Plangebiet bereits weitestgehend überbaut. Artenschutzrechtliche Betroffenheiten erscheinen für den Bereich der Baustelle im Vorhabenbereich möglich. So könnten sich zwischenzeitlich planungsrelevante Gebäudebrüter angesiedelt haben oder Fledermäuse Quartiere nutzen. Was nicht-planungsrelevante Vogelarten betrifft, ist eine Ansiedlung im Bereich der Baustelle ebenfalls denkbar. Die Maßnahmen zur Sicherung der artenschutzrechtlichen Belange im Zusammenhang mit der Wiederaufnahme der Bautätigkeiten im Vorhabenbereich wurden über eine artenschutzrechtliche Stellungnahme beigebracht.

Betroffenheiten aus einem ehemals südlich des Stadthafens I gelegenen Störfallbetrieb sind nicht mehr gegeben, da der Betrieb zwischenzeitlich an einen anderen Standort verlagert wurde.

Die im Folgenden aufgezeigten Inhalte zur planungsrechtlichen Sicherung des Nutzungskonzeptes und des städtebaulich architektonischen Konzeptes sowie die Inhalte zur Sicherung einer verträglichen Einpassung des Planvorhabens in die bestehende Stadtstruktur wurden 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 (VEP) Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Die Sicherung der Umsetzung der Vorhabenziele erfolgt über einen zwischen der Stadt Münster und der Vorhabenträgerin abgeschlossenen Durchführungsvertrag.

## **6.2. Bauliche Nutzung und Baugestaltung**

### **6.2.1. Art der baulichen Nutzung**

Im räumlichen Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplans wird die **Art der baulichen Nutzung** gemäß § 12 BauGB bestimmt. Gemäß § 12 Abs. 3 Satz 1 BauGB ist die Gemeinde im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans nicht an den Festsetzungskatalog des § 9 BauGB gebunden. Die Festsetzung einer Gebietsart nach der BauNVO ist in einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemäß § 12 Abs. 3a BauGB zwar zulässig, jedoch nicht erforderlich. Vorliegend wird auf die Festsetzung einer Gebietsart verzichtet, da die vorgesehene Nutzungsmischung mit großflächigem Einzelhandel und erheblichem Wohnanteil keiner Gebietsart vollkommen entspricht.

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 bis 3 zum Vorhaben- und Erschließungsplan festgelegt. Für die

mehrgeschossigen Gebäudebereiche werden dabei geschossweise Festsetzungen der Nutzungsstruktur getroffen.

- In dem mit A gekennzeichneten Teilbereich sind im Erdgeschoss ausschließlich ein Drogeriefachmarkt mit einer maximal zulässigen Verkaufsfläche von 550 m<sup>2</sup>, eine Apotheke mit einer Beschränkung der Verkaufsfläche für Drogerie- / Parfümerieartikel und Kosmetische Artikel auf 50 m<sup>2</sup> sowie Dienstleistungsbetriebe zulässig. Für die Obergeschosse werden entsprechend der geplanten Nutzungsverteilung im 1. Obergeschoss ausschließlich Dienstleistungsbetriebe, im 2. bis 4. Obergeschoss ausschließlich Dienstleistungsbetriebe und / oder Wohnnutzungen und ab dem 5. bis 6. Obergeschoss ausschließlich Wohnnutzungen als zulässig festgesetzt.
- In dem mit B gekennzeichneten Teilbereich ist ausschließlich ein Verbrauchermarkt mit einer Verkaufsfläche (VK) von maximal 2.950 m<sup>2</sup> (inklusive Konzessionäre) zulässig.
- In dem mit C gekennzeichneten Teilbereich sind im Erdgeschoss ausschließlich ein Lebensmitteldiscountmarkt mit einer maximal zulässigen Verkaufsfläche (VK) 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 (Bauteil C2 und C3) im 1. Obergeschoss ausschließlich Dienstleistungsbetriebe und / oder Wohnnutzungen und im 2. Obergeschoss des Bauteils C3 sowie im 2. und 3. Obergeschoss des Bauteils C2 ausschließlich Wohnnutzungen als zulässig festgesetzt. Für die zum Hafenweg gelegenen Gebäudebereiche (Bauteil C4) sind in allen Obergeschossen ausschließlich Dienstleistungsbetriebe zulässig.
- Soweit über die textlichen Festsetzungen „Dienstleistungsbetriebe“ zulässig sind, erfolgt eine Definition der damit verbundenen Nutzungen in der textlichen Festsetzung Nr. 1.1.4. Die Festsetzung definiert den Sammelbegriff „Dienstleistungsbetriebe“ anhand der Nutzungsarten der BauNVO. Als zulässig erfasst werden über diesen Sammelbegriff Geschäfts-, Büro und Verwaltungsnutzungen, nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, Anlagen für Verwaltungen, Räume für freie Berufe und nicht störende Handwerksbetriebe. Als unzulässig ausgeschlossen sind Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Bordelle, bordellähnliche Betriebe, Spielhallen, Wettbüros und Vergnügungsstätten aller Art.

Bordelle und bordellähnliche Betriebe sowie Vergnügungs- und Spielstätten aller Art sind nicht Teil des Vorhabens und aufgrund ihrer negativen Wirkungen auf das Gesamtquartier und möglicher Trading-Down Effekte allgemein unzulässig. Einzelhandelsbetriebe zählen nicht zu den Dienstleistungen. Sie würden weitere Kaufkraftabzüge bewirken und sind aufgrund der dadurch möglichen städtebaulichen Auswirkungen auf andere Versorgungsbereiche nicht Gegenstand der vorliegenden Entwicklungsziele für die Dienstleistungsflächen. Handwerksbetriebe sind nur insoweit zulässig, wie sie nach ihrem Störgrad auch in einem Wohngebiet zulässig sind. Hierzu zählen beispielhaft Schneider, Friseure, Kosmetiker, Zahntechniker, Schuhmacher sowie Orthopädie-Schuhmacher. Die verbleibenden Nutzungen sind nichtstörende wohn- oder mischgebiertypische Nutzungen, von denen mit Ausnahme eines mäßigen Mitarbeiter- und Besucherverkehrs keine Störungen für benachbarte Nutzungen zu erwarten sind. Eine weitere Differenzierung oder Kontingentierung von Flächengrößen ist städtebaulich nicht erforderlich.

Mit Beschluss vom 5.3.2019 – 4 BN 18.18 –, juris, hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass die Art der baulichen Nutzung zu konkretisieren ist, „wobei das festgelegte Vorhaben aber von vornherein eine gewisse Bandbreite an Nutzungsmöglichkeiten umfassen kann“. In seinem Urteil vom 12.4.2018 zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafencenter“ – 7 D 53/16.NE –, juris, hat das OVG NRW ausgeführt, dass in dem Vorhaben- und Erschließungsplan festgelegte Vorhaben könne von vornherein eine gewisse Bandbreite von Nutzungsmöglichkeiten umfassen und damit dem Bedürfnis der Vorhabenträgerin oder der Gemeinde nach einem nicht allzu starren planerischen Rahmen Rechnung tragen. Schaffe ein vorhabenbezogener Bebauungsplan die Voraussetzungen für eine breite Nutzungspalette, so könne die Gemeinde es der Vorhabenträgerin zwar überlassen, innerhalb der einzelnen Nutzungssegmente zu variieren. Sie habe jedoch Sorge dafür zu treffen, dass das planerische vorgegebene Nutzungsspektrum in seinem Kern erhalten bleibe. Diesem Erfordernis sei nicht genügt, wenn es die Vorhabenträgerin in der Hand habe, dass im Bebauungsplan bezeichnete Nutzungsangebot um beliebig viele Nutzungstypen zu verringern oder zu erweitern. Die textliche Festsetzung 1.1.4. in der Fassung, die Gegenstand der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach den §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB war, beschreibt das Nutzungsspektrum der zulässigen Dienstleistungsbetriebe. Es bleibt aber die Unsicherheit, ob die Bandbreite nach den Kriterien der Rechtsprechung hinreichend präzise gefasst ist. § 12 Abs. 3a BauGB lässt es zu, auch in einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan für den Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans die zulässigen Nutzungen nur allgemein, etwa durch Festsetzung eines Baugebietes oder auf sonstige Weise, festzusetzen, wenn sich zugleich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag verpflichtet, nur eine der allgemein zulässigen Nutzungen zu realisieren. Von dieser Festsetzungsmöglichkeit wird nun Gebrauch gemacht. § 1 des Durchführungsvertrages wird um einen Absatz 3 ergänzt, mit dem die einzelnen Nutzungen in den Nutzungseinheiten einzelner Geschosse, für die nach den textlichen Festsetzungen 1.1.1 Ziff. a), b) und c) und 1.1.3 Ziff. a), b) und d) ein Nutzungsspektrum zugelassen ist, die Nutzung exakt vertraglich vereinbart wird. In Anwendung des § 12 Abs. 3a BauGB wurde die textliche Festsetzung 1.1.4 nach der ersten öffentlichen Auslegung wie folgt ergänzt:

- „Soweit nach diesem Bebauungsplan auf einzelnen Teilflächen ‘Dienstleistungsbetriebe’ oder ‘Dienstleistungsbetriebe und/oder Wohnungen’ oder ‘Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe’ zulässig sind, sind nur die Nutzungen zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet (§ 12 Abs. 3a BauGB)“.

Durch diese Ergänzung der textlichen Festsetzung und die Anwendung des § 12 Abs. 3a BauGB werden Dritte nicht betroffen. Lediglich die Vorhabenträgerin wird beschränkt, weil die Unterart der zulässigen Dienstleistungsbetriebe im Durchführungsvertrag festgelegt ist und sie für jede Änderung der vereinbarten Unterart von Dienstleistungsbetrieben die Zustimmung der Stadt einholen muss.

Gleichwohl sind Änderungen des Nutzungsspektrums ohne Änderung des Bebauungsplans möglich. So kann bei Leerständen oder Änderungen im Immobilienmarkt kurzfristig auf veränderte Ansprüche, neue Nachfragen und ggf. erforderliche Modifikationen des Konzeptes oder der Räumlichkeiten reagiert werden. Mit langfristigen Leerständen oder mit einem fehlgeleiteten Angebot im HafenMarkt verbundene negative Effekte auf den Standort sowie das Stadtquartier können somit reduziert werden.

Neben der Festsetzung des Betriebstyps mit maximalen Verkaufsflächengrößen werden für die Einzelhandelsnutzungen im Vorhabenbereich auf Grundlage der Sortimentsliste für die Stadt

Münster zusätzliche Festsetzungen zum zulässigen Umfang der betriebstypischen Sortimente als sortimentsbezogene maximale Verkaufsflächenanteile getroffen. So wird

- für den Drogeriefachmarkt im Teilbereich **A** der Anteil an der festgesetzten maximalen Verkaufsfläche für Gesundheits- und Körperpflege (Drogerie- / Parfümerieartikel, Kosmetische Artikel, Pharmazeutische Artikel) auf maximal 495 m<sup>2</sup> festgesetzt. Sonstige zentrenrelevante und zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente der Sortimentsliste der Stadt Münster dürfen auf einer Verkaufsfläche von maximal 55 m<sup>2</sup> geführt werden, wobei die Verkaufsflächenanteile für ‚Nahrungs- und Genussmittel und Getränke‘ auf maximal 30 m<sup>2</sup> VK, für Bekleidung aller Art auf maximal 20 m<sup>2</sup> VK und für alle anderen zentrenrelevanten sowie zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimente auf maximal 20 m<sup>2</sup> VK festgesetzt werden.
- für den Verbrauchermarkt im Teilbereich **B** der Anteil an der festgesetzten maximalen Verkaufsfläche für ‚Nahrungs- und Genussmittel und Getränke‘ auf maximal 2.400 m<sup>2</sup> festgesetzt. Sonstige zentrenrelevante und zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente der Sortimentsliste der Stadt Münster dürfen auf einer Verkaufsfläche von maximal 550 m<sup>2</sup> geführt werden, wobei die Verkaufsflächenanteile für Gesundheits- und Körperpflegeartikel (Drogerie- / Parfümerieartikel, Kosmetische Artikel, Pharmazeutische Artikel) auf maximal 120 m<sup>2</sup> VK, für Bekleidung aller Art auf maximal 300 m<sup>2</sup> VK, für Schuhe und Lederwaren auf maximal 200 m<sup>2</sup> VK und für alle anderen zentrenrelevanten sowie zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimente auf maximal 90 m<sup>2</sup> VK festgesetzt werden.
- für den Lebensmitteldiscounter im Teilbereich **C** der Anteil an der festgesetzten maximalen Verkaufsfläche für ‚Nahrungs- und Genussmittel und Getränke‘ auf maximal 720 m<sup>2</sup> festgesetzt. Sonstige zentrenrelevante und zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente der Sortimentsliste der Stadt Münster dürfen als Nebensortimente und/oder Aktionsware auf einer Verkaufsfläche von maximal 180 m<sup>2</sup> geführt werden, wobei dabei die Verkaufsflächenanteile für Artikel der Gesundheits- und Körperpflege (Drogerie- / Parfümerieartikel, Kosmetische Artikel, Pharmazeutische Artikel) auf maximal 50 m<sup>2</sup> VK, für Bekleidung aller Art auf maximal 50 m<sup>2</sup> VK, für Schuhe und Lederwaren auf maximal 50 m<sup>2</sup> VK und für alle anderen zentrenrelevanten und zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimente auf maximal 30 m<sup>2</sup> VK festgesetzt werden.

Über die Festsetzung maximaler Verkaufsflächengrößen, sortimentsbezogener Verkaufsflächenanteile in Abhängigkeit vom Betriebstyp der Einzelhandelseinrichtungen und der Sicherung der Nutzungszusammensetzung entsprechend dem Vorhabenkonzept wird sichergestellt, dass mit der Entwicklung des Standortes unter Einhaltung der landesplanerischen Vorgaben des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) unzulässige Verkaufsfächenzuwächse oder unverträgliche Umstrukturierungen der Sortiments- und Nutzungsstruktur ausgeschlossen sind. Die Verträglichkeit der Einzelhandelsnutzungen im Vorhabenbereich bleibt somit gemäß den gutachterlichen Ergebnissen der städtebaulichen Wirkungsanalysen aus 2020 (Junker + Kruse Stadtforschung Planung, Dezember 2020) gewährleistet. Auch mit der aktuell möglichen Bewertung von Auswirkungen durch die Corona-Pandemie kann festgehalten werden, dass städtebauliche und versorgungsstrukturelle Auswirkungen durch absatzwirtschaftliche Belange nicht zu erwarten sind (siehe auch 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 der festgesetzten Vorhabennutzung werden die Entwicklungsziele des Masterplans „Stadthäfen Münster“ (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, Mai 2012) unter Berücksichtigung der Vorgaben des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, August 2018) für den Standort aufgenommen.

Über die sortimentsbezogenen Festsetzungen von zentrenrelevanten sowie zentren- und nahversorgungsrelevanten Angeboten wird der planerischen Zielkonzeption zur Etablierung eines zentralen Versorgungsbereiches in der Funktion eines Stadtbereichszentrums mit räumlicher Orientierung (Hauptanbindung) zu den nördlich und nordwestlich angrenzenden Wohnquartieren Hansaring und Schillerstraße (einschließlich des Bereichs des Stadthafens Nord) entsprochen und die perspektivische Versorgungsfunktion für den wachsenden Stadtbereich sichergestellt.

Die in den Teilbereichen A und C zulässigen Wohnnutzungen (insgesamt sollen 34 Wohnungen entstehen) konzentrieren sich im Schwerpunkt auf das 1. und 2. Obergeschoss im Teilbereich C und auf das 2. bis 6. Obergeschoss im Teilbereich A. Der Großteil der Wohnungen ist mit der Wohnungsausrichtung im Geltungsbereich daher geringerem Verkehrslärm ausgesetzt als die Bestandsbebauung am Hansaring. Unmittelbar am Hansaring sind aktuell Wohnungen in dem Bauteil C2 (1. bis 3. OG) und im 7-geschossigen Gebäude im Bauteil A2 (4. bis 6. OG) geplant. Planungsrechtlich zulässig wären sie neben Dienstleistungsbetrieben auch im 2. und 3. Obergeschoss des Teilbereichs A. Gegenüber dem Verkehrslärm werden diese Wohnungen durch Schallschutzfenster der Schallschutzklasse V und IV, durch schallgedämmte Lüftungseinrichtungen für Räume, die auch zum Schlafen genutzt werden, und durch eine moderne massive Fassade geschützt. Alle vorgenannten Wohnungen haben Fenster zur schallabgewandten Seite. So ist etwa in dem 7-geschossigen Gebäude (Bauteil A2) nur eine Wohnung je Geschoss des Turmes vorgesehen. Die Obergeschosse im Bauteil C2 und die oberen Etagen im Turm sind für Dienstleistungsbetriebe weniger interessant. Angesichts der zeitgemäßen Schalldämmung dieser Bauteile, der Lüftungsmöglichkeiten an der schallabgewandten Seite, der Tatsache, dass am Hansaring fast überall in den Obergeschossen Wohnnutzungen überwiegen, dem im Stadtbereichszentrum gewollten multifunktionalen Mix von Wohnungen und Dienstleistungsbetrieben und dem damit erzielten Effekt der sozialen Kontrolle der gewerblichen Bereiche sowie dem Umstand, dass im Vorhabenbereich nicht bereits vermietete Wohnungen erstmals von zusätzlichem Verkehrslärm betroffen werden, sondern potenzielle Mieter sich in Kenntnis der Verkehrsbelastung und der Lärmdämmung zu einer Anmietung frei entscheiden können, können diese Wohnungen trotz der Verkehrsbelastung so festgesetzt werden. Der gesamte Hansaring ist bislang im Bebauungsplan 401 als Mischgebiet festgesetzt, so dass dort ebenfalls Wohnungen allgemein zulässig sind.

Der südlich an das Plangebiet angrenzende Bereich zwischen Hafenweg und Stadthafen I ist im Bebauungsplan Nr. 401 als Gewerbegebiet festgesetzt. Einzelhandelsbetriebe sind dort nicht bzw. nur ausnahmsweise als untergeordneter Betriebsteil eines Gewerbebetriebs zulässig, bei dem die vertriebenen Waren in einem funktionalen Zusammenhang mit der ausgeübten Produktion und/oder Dienstleistung stehen.

Die Ergänzungsflächen nach § 12 Abs. 4 BauGB im Südwesten des Plangebietes betreffen ein einzelnes Grundstück und werden als Abrundung in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan einbezogen. Für sie wird

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

In dem Mischgebiet sind die nach § 6 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO allgemein zulässigen Einzelhandelsbetriebe nur mit nicht zentrenrelevanten und nicht zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten gemäß der Sortimentsliste für die Stadt Münster zulässig

In Anpassung an die angrenzenden gemischt genutzten Bereiche werden weitergehend für das Mischgebiet die gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 6 und 7 BauNVO allgemein zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO nicht Bestandteil des Bebauungsplans. Die nach § 6 Abs. 2 Nr. 8 BauNVO allgemein zulässigen Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Abs. 3 Nr. 2 BauNVO in den Teilen des Gebiets, die überwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägt sind, sind nur ausnahmsweise zulässig.

Mit den Festsetzungen wird das im 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. Der Ausschluss zentrenrelevanter und nicht zentren- und nahversorgungsrelevanter Sortimente gemäß der Sortimentsliste für die Stadt Münster sichert das für den rückwärtigen Bereich zum Hafenweg geplante Einzelhandelsprofil. Die Zielsetzungen decken sich zudem mit der planerischen Intention des Bebauungsplans Nr. 401 von 1996 in der Fassung der 5. Änderung von 2006, mit dem bereits über die festgesetzte Begrenzung der Verkaufsfläche von Einzelhandels- und sonstigen Handelsbetrieben auf maximal 250 m<sup>2</sup> und dem Ausschluss von Lebensmitteleinzelhandelsnutzungen eine Stärkung der Einzelhandelsfunktion zur Seite des Hansarings beabsichtigt war.

Das Grundstück wurde im Jahr 2016 mit einem Mehrfamilienhaus mit ergänzenden Praxen bebaut, im Grundsatz wären diese Nutzungen auch in einem Allgemeinen Wohngebiet zulässig. Eine Überplanung als Allgemeines Wohngebiet ist gleichwohl nicht sinnvoll, da dies zum einen eine räumlich isolierte punktuelle Festsetzung innerhalb festgesetzter Misch- und Gewerbegebiete darstellen würde, zum anderen sollen den Eigentümern Umnutzungsmöglichkeiten wie in einem Mischgebiet nicht genommen werden. Trotz der derzeit vorherrschenden Wohnnutzung sollen in diesem Teil des Plangebietes auch zukünftig z.B. auch freiberufliche Nutzungen möglich sein, die den Umfang des § 13 BauNVO überschreiten.

Mit der Festsetzung als Mischgebiet wird die Darstellung der 97. Änderung des Flächennutzungsplans für diesen Bereich aufgenommen und in die verbindliche Bauleitplanung übertragen.

### **6.2.2. Maß der baulichen Nutzung**

Im räumlichen Geltungsbereich werden zur Nutzungsdichte **als Maß der baulichen Nutzung** nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB folgende Festsetzungen getroffen:

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

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

Die Festsetzung der Grundflächenzahl von 1,0 ermöglicht die nahezu vollständige Unterbauung des Vorhabenbereichs mit einer großflächigen Tiefgarage und die Errichtung der Vorhabengebäude sowie der geplanten ebenerdigen Stellplatzflächen und Bewegungsflächen (Straßen und Wege) bis zu einer vollständigen Versiegelung des Vorhabenbereichs. Umweltbelange stehen dem am Vorhabenstandort nicht entgegen. Die Grundflächenzahl von 1,0 entspricht weitestgehend den Versiegelungsanteilen der vorherigen Nutzungen auf dem Grundstück. Mit dem am 23.06.2021 in Kraft getretenen Baulandmobilisierungsgesetz wurden die Werte des § 17 BauNVO von grundsätzlich verbindlichen Werten zu Orientierungswerten herabgestuft, um den Kommunen eine flexiblere, an die jeweiligen städtebaulichen Bedürfnisse angepasste Planung zu ermöglichen. Mit einer GRZ von 1,0 wird zwar der Orientierungswert nach § 17 BauNVO für Mischgebiete (0,6) oder sonstige Sondergebiete (0,8) überschritten und ein Wert festgesetzt, wie er nach § 17 BauNVO nur für Kerngebiete gewählt werden soll. Dies ist für das Vorhaben jedoch städtebaulich gerechtfertigt. Die Abweichung bezüglich des Parameters GRZ ist angesichts der städtebaulichen Rahmenbedingungen für diesen Standort geboten. Zum einen ähnelt der Nutzungsmix weitgehend dem eines Kern-, Misch- oder urbanen Gebietes, zum anderen wird die vollständige Versiegelung im Wesentlichen durch das großflächige Tiefgaragenbauwerk bestimmt, das jedoch städtebaulich ein erheblich geringeres Gewicht als eine Hochbebauung hat. Weitergehend ist mit der Tiefgarage über die Ausweisung von 220 Stellplätzen für die Öffentlichkeit ein hohes öffentliches Interesse aus der Quartiersfunktion der Garage verbunden und mit den geplanten Pflanzungen, Bäumen und dem Pocket-Park auf den ebenerdigen Flächen sowie den weitgehenden Begrünungen der Flachdächer eine Verbesserung für das Mikroklima – auch mit großflächiger Versiegelung – gegeben.

Das Höchstmaß bei der Grundflächenzahl von 1,0 wird durch eine maßvolle oberirdische Bebauung ausgeglichen. Statt einer Geschossflächenzahl von 3,0, wie sie etwa für urbane Gebiete oder Kerngebiete zulässig wäre, reicht vorliegend eine GFZ von 1,4. Dies und die Verbesserung der Parkplatzsituation im Hafenquartier in Verbindung mit einer Durchgrünung des Vorhabenbereiches 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 (VEP) werden die Höhen der baulichen Anlagen im Vorhabenbereich

- als Maximalmaß / maximale Höhen (Hmax.), Mindestmaß / Mindesthöhen (Hmin.) und zwingende Höhen (H) in Meter über Normalhöhennull (m ü. NHN) festgesetzt.

Als Höhe der baulichen Anlage gilt der höchste Punkt der Attika / die Oberkante der aufsteigenden Außenwand / der höchste Punkt der Dachkonstruktion.

Unter Bezug auf die angrenzenden bestehenden Geländehöhen (siehe nachrichtlich in der Planzeichnung zum VBP Nr. 609 dargestellte Kanaldeckelhöhen in m ü. NHN) sowie den vorgesehenen Erdgeschosshöhen der Vorhabenplanung von 57,95 m ü. NHN sind innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen Gebäudehöhen von rund 4,50 m bis 25,00 m realisierbar. Die Festsetzungen bilden die erforderlichen Höhen der eingeschossigen Ladenbereiche bis hin zur

siebengeschossigen Turmbebauung zum Hansaring und Errichtung des Uhrenturms zum Stadthafen Nord ab. In der Regel sind maximalen Höhen Mindesthöhen mit einem Höhenabstand von 0,50 m zugeordnet.

In planungsrechtlicher Übersetzung architektonisch und bautechnisch notwendiger unterschiedlicher Attikahöhen des Gebäudes für den Verbrauchermarkt (Bauteil B1) werden die Höhenfestsetzungen hier mit einem Abstand von 1,40 m bestimmt. So werden eine in der Höhe durchgehende Fassade / Attika über mehrere Gebäudeabschnitte im Norden, ein Übergang mit geringem Höhenversatz zur Pergola / Überdachung der Anlieferdurchfahrt im Osten und eine witterungsschützende Ausführung der Attika im Bereich der Überdachung ermöglicht. Des Weiteren wird zur Umsetzung einer erhöhten Attika im nördlichen Bereich des Bauteils C3 (Gebäudeabschnitt zum Bauteil C2) die Höhenfestsetzung mit einem Abstand von 1,00 m bestimmt. Dies erlaubt die bautechnische Ausführung unterschiedlicher Attikahöhen und ermöglicht den aktiven Schallschutz westlich angrenzender Nutzungen.

Insgesamt wird das Höhenprofil und die Geschossigkeit der Vorhabengebäude entsprechend den Darstellungen des Vorhaben- und Erschließungsplans sowie in Rückschluss auf die bereits im Rohbau errichteten Gebäude planungsrechtlich sichergestellt. Gleichzeitig bleiben Anpassungsoptionen zur Berücksichtigung wechselnder bautechnischer Ausführungserfordernisse im weiteren Planungsprozess erhalten.

Die Höhen der Vordächer und Überdachungen der Vorhabenplanung werden als wesentliche Elemente der Fassadengliederung sowie als Witterungsschutz über separate Höhenfestsetzungen mit einer maximalen Höhe in Metern über Normalhöhennull festgesetzt. Zur Gewährleistung des Witterungsschutzes und Entwässerung der Überdachung im Bereich des Bauteils **B** überragt die selbstständig stehende Dachkonstruktion konstruktiv die Gebäudeaußenkante. Für das in Kombination mit einer festgesetzten Durchfahrt zwischen den Nutzungsbereichen **B** und **C** geplante Dachelement sichert die Festsetzung einer Mindestdurchgangshöhe von 7,10 m über Bezugspunkt die geplante Höhenlage des baulichen Elements zwischen den Gebäudebereichen. Die entlang der Fassade der Nutzungseinheit **C** geführte Wegeachse wird über einen Durchgang im Erdgeschoss des Gebäudeteils **C** mit einer Mindestdurchgangshöhe von 4,20 m über Bezugspunkt vom Hansaring bis an den Hafenweg geführt. Neben der Sicherung der geplanten architektonischen Gebäudegestaltung wird über die Festsetzung die barrierefreie Anfahrbarkeit der ebenerdigen Stellplatzanlage sowie die Sicherung einer Notüberfahrt zum Hafenweg für Pkw gewährleistet.

Als Bezugspunkt für die Mindestdurchgangshöhe und damit Gegenpunkt für die Bestimmung der lichten Höhe der erhöhten Gebäudeteile ist der mit einer Höhe von 57,95 m ü. NHN definierte Nullpunkt der Oberkante Gelände / der Oberkante Fertigfußboden des Erdgeschosses der Vorhabenplanung bestimmt. Der Nullpunkt ist nachrichtlich sowohl in der Planzeichnung zum VBP 609 als auch in der Anlage 3 zum Vorhaben- und Erschließungsplan dargestellt.

Abweichend von den oben benannten Maßgaben wird für den Gebäudeteil im südlichen Vorhabenbereich zum Hafenweg (Bauteil C4) die Festsetzung einer zwingenden Gebäudehöhe getroffen. Um einen konstruktiven Spielraum bei der Dachausbildung zu gewährleisten, wird gemäß § 18 Abs. 2 BauNVO eine geringfügige Abweichung von der zwingenden Gebäudehöhe von +/- 20 cm als zulässig festgesetzt. Die Festsetzung als zwingende Gebäudehöhe sichert in Kombination mit der zum Hafenweg festgesetzten Baulinie eine durchlaufende maßstäbliche Randbebauung zur öffentlichen Straße. Die festgesetzte Gebäudehöhe nimmt dabei die Höhen der

westlich an das Planvorhaben angrenzenden Bebauung (Hafenweg Nr. 15) auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB und der im weiteren westlichen Verlauf bestehenden vorderen Gebäudedefassaden auf, so dass eine nahezu einheitlich durchlaufende vordere Gebäudekante als räumliche Begrenzung des Hafenwegs nach Norden gewährleistet ist. Mit der Höhenfestsetzung 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 vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt und nachfolgend, in Absprache mit der Stadt und den Stadtwerken, als öffentliche Straße gewidmet. Die Sicherung erfolgt über Baulasten.

Um den allgemeinen technischen Erfordernissen der geplanten Vorhabennutzungen zu entsprechen, wird darüber hinaus festgesetzt, dass

- eine Überschreitung der maximalen Höhen bzw. zwingenden Höhen baulicher Anlagen für technische, untergeordnete Bauteile wie z.B. Schornsteine, Masten, Aufbauten für Aufzüge, Solaranlagen, Lüftungs- und Kühlaggregate gemäß § 16 Abs. 6 BauNVO bis zu einer Höhe von maximal 3,50 m zulässig ist, sofern diese um mindestens 3,00 m von den Außenwänden der Gebäude zurückversetzt angeordnet werden. Für aufgeständerte Solaranlagen bis 1,00 m Höhe genügt ein Abstand zur Außenwand von 1,00 m.

Die Sonderregelung für die niedrigeren Solaranlagen berücksichtigt, dass die Anlagen dann hinter einer ca. 40 cm hohen Attika stehen, sodass sie nur aus größerer Entfernung vom Boden aus wahrgenommen werden können.

Innerhalb der festgesetzten Höhen ist die Errichtung der geplanten Vorhabennutzungen entsprechend den funktionalen und betrieblichen Erfordernissen gewährleistet und wird den Vorgaben des Vorhaben- und Erschließungsplans entsprochen. Gleichzeitig ist mit den Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung eine Einpassung des Vorhabens in die Maßstäblichkeit der bestehenden Bebauungsstruktur in den Maßgaben einer geordneten städtebaulichen Entwicklung sichergestellt.

Für die **nach § 12 Abs. 4 BauGB einbezogenen Mischgebietsflächen am Hafenweg** wird als Maß der baulichen Nutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB

- eine **Grundflächenzahl** (GRZ) von 0,6 und eine **Geschossflächenzahl** (GFZ) von 1,8 bei einer zulässigen Zahl der Vollgeschosse von zwingend vier Vollgeschossen zum Hafenweg und zwingend bzw. maximal zwei 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 der Orientierungswert für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung nach § 17 BauNVO für Mischgebiete aufgenommen wird. Die Geschossflächenzahl von 1,8 ist gegenüber dem Orientierungswert gemäß § 17 BauNVO erhöht und berücksichtigt die Maßstäblichkeit des bereits auf dem Grundstück errichteten Gebäudes in Anlehnung an die bestehenden angrenzenden Gebäude und baulichen Anlagen am Hafenweg.

Mit der Festsetzung von vier Vollgeschossen zum Hafenweg wird die Geschossigkeit des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 401 für diesen Bereich übernommen. Die zwingende Viergeschossigkeit sichert eine maßstäbliche Ausgestaltung des Gebäudes im Höhenanschluss an die

westlich angrenzenden viergeschossigen Bestandsgebäude bzw. an das mit einer zwingenden Gebäudehöhe festgesetzte östlich angrenzende Vorhabengebäude. Die Festsetzung der Zweigeschossigkeit im rückwärtigen Grundstücksbereich kompensiert den Wegfall eingeschossig überbaubarer Grundstücksflächen aus dem bestehenden Planungsrecht. Über die Festsetzung als zwingende bzw. maximale Zweigeschossigkeit ist ein maßstäblicher Höhenanschluss an die rückwärtigen baulichen Anlagen des festgesetzten östlich angrenzenden Vorhabengebäudes gewährleistet.

Auf Basis dieser Festsetzungen ist das Gebäude im Mischgebiet bereits errichtet worden. Das zum Hafenweg errichtete fünfte Geschoss unterschreitet die Grundfläche des darunterliegenden Geschosses um mindestens ein Viertel und ist damit gemäß § 2 Abs. 6 BauO NRW 2018 kein Vollgeschoss. Das Bestandsgebäude hält sich damit im Rahmen der durch diesen Bebauungsplan vorgegebenen Festsetzungen.

### 6.2.3. Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Das Architekturkonzept sieht eine differenzierte bauliche Einpassung des Vorhabens in die vorhandene Stadtstruktur vor. So werden zur Aufnahme der geschlossenen Straßenrandbebauung zum Hansaring westlich und östlich des neuen Eingangsbereichs die geplanten baulichen Anlagen an die Bestandsgebäude „Hansaring 48“ und „Hansaring 58“ angebaut. Zum Hafenweg, im südwestlichen Geltungsbereich, wird mit baulichem Anschluss der Planvorhaben an die westlich angrenzenden Bestandsgebäude eine durchlaufende Gebäudeflucht bis zur Dortmunder Straße erwirkt. Entlang der östlichen Grenze des Geltungsbereichs ist das Vorhabengebäude im Bauteil **B** entsprechend den Darstellungen des Vorhaben- und Erschließungsplans über die gesamte Länge der baulichen Anlagen grenzständig zur ehemaligen Gebäudewand der OSMO-Hallen als Nachbargrenze 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** (g) festgesetzt.

Mit der Festsetzung der geschlossenen Bauweise für das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB als Ergänzungsbereich zum Hafenweg wird die bestehende Festsetzung im Bebauungsplan Nr. 401 „Stadthafen I / Albersloher Weg“ übernommen. Mit der Fertigstellung des Gebäudes auf der Ergänzungsfläche und der Fertigstellung der Vorhabenbebauung zum Hafenweg sind die städtebaulichen Zielsetzungen einer geschlossenen Straßenrandbebauung in diesem Bereich bereits realisiert. Nach Osten, zum Entwicklungsbereich „Stadthafen Nord“, wird die Umsetzung des Vorhabens entsprechend den Maßgaben zur Grenzständigkeit über eine Nachbarschaftszustimmung erwirkt. Insgesamt wird mit der Festsetzung zur Bauweise den Entwicklungszielen nach ablesbaren durchlaufenden Raumbegrenzungen zu den Haupteerschließungsstraßen sowie den Notwendigkeiten im baulichen Anschluss der geplanten Gebäude an die bestehende Bebauung planungsrechtlich entsprochen.

Die differenzierten Höhenfestsetzungen in der Planzeichnung und die Anlagenblätter des VEP zeigen, dass das 3. Obergeschoss an der Grenze zum nördlich gelegenen Grundstück Hansaring 58 einen Abstand von ca. 3,75 m einhält. Der Abstand ist wegen der vorhandenen, wegen des Walmdaches sogar grenzüberschreitenden Bebauung auf dem Nachbargrundstück erforderlich und städtebaulich vertretbar. Im Baugenehmigungsverfahren kann deshalb in Anwendung von

§ 22 Abs. 3 2. HS BauNVO eine Abweichung von ca. 3,75 m zugelassen werden, ohne dass deshalb das Prinzip der geschlossenen Bauweise aufgegeben werden müsste. Ein größerer Abstand des Staffelgeschosses zur Grundstücksgrenze ist nicht erforderlich, weil die Außenwand und das Dach des Hauses Hansaring 58 in diesem Bereich keine Fenster aufweisen. Die durch das Abstandflächenrecht geschützten Belange der Belichtung, Belüftung und des Sozialabstands werden durch die Abweichung nach § 22 Abs. 3 BauNVO nicht berührt.

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

- Im **Vorhabenbereich** sichern die überbaubaren Grundstücksflächen die Stellung und Höhenstaffelungen der geplanten oberirdischen Gebäude und baulichen Anlagen der Vorhabennutzung entsprechend den Darstellungen des Vorhaben- und Erschließungsplans (zur Tiefgarage siehe Kapitel 6.2.6). Abgeleitet aus 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 Abstandflächen. Im Wesentlichen werden zwei Hauptgebäudebereiche unterschieden. Mit absoluten Abmessungen in den Erdgeschossbereichen von rund 80 m auf 120 m entspricht die nordöstliche überbaubare Grundstücksfläche (Bauteil A und B) den Erfordernissen des in diesem Bereich geplanten Verbrauchermarktes einschließlich des Drogeriemarktes, der Apotheke, der Kindergrößtagespflegestellen und ergänzender Mischnutzungen. Die südwestliche überbaubare Grundstücksfläche (Bauteil C), mit Flächen für den geplanten Lebensmitteldiscountmarkt und weiteren Ergänzungsnutzungen im Rahmen von Dienstleistungs- und Gastronomieflächen, wird in einer Abmessung von rund 70 m auf 50 m gemäß § 23 Abs. 3 BauNVO zeichnerisch festgesetzt. Innerhalb der Baufenster sind mit einer Tiefe von rund 10 m bis 15 m die Baugrenzen der geplanten Obergeschossnutzungen im Sinne von darüberliegenden Geschossabgrenzungen zeichnerisch abgegrenzt.

Neben den zwei Gebäudekomplexen werden unter Achtung der Belange zum Immissionsschutz ergänzende Baufenster für die Überdachung der Tiefgaragenein- und -ausfahrt von der Erschließungsstraße vom Hansaring sowie für die Zu- und Abgänge der Tiefgarage im Bereich der ebenerdigen Stellplatzfläche festgesetzt.

- Zum Hafenweg (Bauteil C) wird eine Baulinie nach § 23 Abs. 2 BauNVO in Kombination mit einer zwingenden Gebäudehöhe festgesetzt. Hierüber wird die städtebauliche Maßstäblichkeit von nahezu gleichhohen, durchlaufenden Gebäudefronten als Straßenrandbebauung zum Hafenweg im Kontrast zu den südlichen Speichergebäuden als punktförmige Dominanten erwirkt.

Zur Sicherung der differenzierten Fassadengestaltung gemäß dem Vorhaben- und Erschließungsplan mit einem zurückspringenden Abschnitt im Erdgeschoss des Bauteils C4 zum Hafenweg können Gebäudeteile im Erdgeschoss über eine Länge von 36,25 m und bis zu einer Tiefe von maximal 1,20 m von der Baulinie zurücktreten. Das Zurücktreten von der Baulinie ermöglicht die architektonische Betonung der städtebaulich übergeordneten neuen Verbindung / Wegeachse vom Hafenweg zum Hansaring. Die

Tiefgaragenein- und -ausfahrt sowie der Durchgang im Erdgeschoss des Gebäudes zum Hafenweg sind zur Sicherung der Fahr- und Wegebeziehungen von der Baulinienfestsetzung ausgenommen.

- Für das **Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB** wird mit dem Ziel einer durchlaufenden Gebäudeflucht am nördlichen Rand des Hafenwegs eine Baulinie in Verlängerung der Gebäudekante der Vorhabenplanung festgesetzt. Neben der Baulinie wird das Baufenster mit einer Tiefe von rund 17,00 m über Baugrenzen gesichert. Zur zeitgemäßen Ausnutzung des innerstädtischen Grundstücks wird im nordöstlichen rückwärtigen Grundstücksbereich ein ergänzendes Baufenster mit einer Tiefe von rund 17,00 m als zum Vorhabenbereich grenzständige Bebauung gesichert. Zur Sicherung der Maßstäblichkeit 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 um bis zu 4,00 m zulässig.

Für den Vorhabenbereich sichern die Festsetzungen die Umsetzung des Planvorhabens in den Vorgaben des Vorhaben- und Erschließungsplans. Für das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB wird mit den Festsetzungen das bereits fertiggestellte Gebäude in den Maßgaben der vorhandenen straßenbegleitenden Bebauung zum Hafenweg planungsrechtlich gesichert. Insgesamt ist über die Festsetzungen von Baugrenzen in Kombination mit Baulinien eine Einpassung der Gebäude und baulichen Anlagen innerhalb der geplanten Maßstäblichkeit und städtebaulichen Akzentuierungen in die bestehende Stadtstruktur sichergestellt.

#### **6.2.4. Dachform und Firstrichtung**

Die Ausgestaltung der Gebäude und baulichen Anlagen einschließlich der Aussagen zur Dachausbildung und zur Dachbegrünung ist im Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) als Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans gemäß § 12 Abs. 3 BauGB verbindlich dokumentiert. Eine weitergehende Sicherung der Dachgestaltung über Festsetzungen als örtliche Bauvorschriften gemäß § 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 89 Abs. 1 BauO NRW ist für den **Vorhabenbereich** nicht erforderlich.

Im 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 Hafenweg verlaufenden Firstrichtung zeichnerisch festgesetzt. Die Festsetzung steht dem auf Grundlage des VBP Nr. 535 mit einem Flachdach errichteten Gebäude zum Hafenweg entgegen. Zur Sicherung des genehmigten Bestandes aus den Maßgaben des VBP Nr. 535 wird im vorliegenden Bauleitplanverfahren auf Festsetzungen zur Ausgestaltung des Daches für das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB verzichtet.

Mit Wegfall der Festsetzungen zur Dachgestaltung wird die durchlaufende einheitliche Dachgestaltung zwischen den Flachdächern und flachgeneigten Dächern der angrenzenden Gebäude am Hafenweg planungsrechtlich abgebildet und den Belangen nach einer klaren Raumbildung und gestalterisch ablesbaren Einfassung des Hafenwegs entsprochen.

#### **6.2.5. Material und Farbgebung**

Die Fassadengestaltung der Gebäude und baulichen Anlagen im **Vorhabenbereich** einschließlich der Aussagen zu Material und Farbgebung sind in den Visualisierungen (Anlagen 1 und 2) des Vorhaben- und Erschließungsplans (VEP) dokumentiert. Darüber hinaus werden Regelungen

zur Fassadengestaltung im Durchführungsvertrag getroffen. Eine weitergehende planungsrechtliche Sicherung von Material- und Farbvorgaben gemäß § 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 89 Abs. 1 BauO NRW ist für den Vorhabenbereich nicht erforderlich.

Für das Gebäude auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB sind vor dem Hintergrund der heterogenen Bestandsbebauung zum Hafenweg keine Vorgaben als gestalterische örtliche Bauvorschriften vorgesehen.

#### **6.2.6. Nebenanlagen, Stellplätze und Gemeinschaftsanlagen**

Als **Nebenanlagen** im Sinne des § 14 BauNVO soll die Anordnung der Fahrradabstellanlagen oder auch anderer untergeordneter Nebenanlagen (z. B. Einkaufswagenboxen/-überdachungen, Ladestationen für Elektro-Kfz und/oder Pedelecs/E-Bikes, der Versorgung des Vorhabenbereiches / des Baugebietes mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser bzw. der Ableitung von Abwasser dienende Anlagen, Solaranlagen, Standorte für Abfallbehälter und fernmeldetechnische Nebenanlagen), 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 erfolgen können. Gleichwohl sollen Nebenanlagen auf die dem Nutzungszweck der Vorhabenplanung / dem Baugebiet dienenden Anlagen und damit auf ein verträgliches Maß begrenzt werden. Eine entsprechende Festsetzung zur Zulässigkeit von Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO ist in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen.

Den zulässigen Nutzungen zugeordnete Nebenräume im Untergeschoss (Kellerräume), wie zum Beispiel Abstell-, Technik- und Lagerräume, bilden mit der Tiefgarage ein zusammenhängendes unterirdisches Bauwerk. Dieses unterirdische Bauwerk wird gemäß § 12 BauGB in der Planzeichnung durch eine dünne magentafarbene Linie mit der Kennzeichnung „TG“ umgrenzt, die – zusammen mit den festgesetzten Bereichen für die Tiefgaragenein- und -ausfahrten – die überbaubare Grundstücksfläche der unterirdischen Bebauung im Plangebiet abschließend festsetzt. Nebenräume zur zulässigen Hauptnutzung sind damit auch in der Fläche für Tiefgaragen zulässig.

Auf Grundlage der 2017 erteilten Baugenehmigung sind die Tiefgaragenflächen sowie die Nebenräume im Rohbau bereits fertiggestellt (siehe auch Kapitel 1.1).

Die Unterbringung des **ruhenden Verkehrs** für die im Geltungsbereich des VBP Nr. 609 zulässigen Nutzungen erfolgt ausschließlich auf den privaten Grundstücksflächen.

Für den **Vorhabenbereich** wird der Stellplatznachweis entsprechend der Stellplatzsatzung der Stadt Münster (Stadt Münster, 01.01.2020) mit rund 247 Pkw-Stellplätzen und rund 477 Fahrradabstellplätzen erbracht. Über die erforderlichen Pkw-Stellplätze hinaus werden 220 Stellplätze für eine Quartiersgarage und damit insgesamt 467 Pkw-Stellplätze realisiert. Hierbei werden rund 350 Pkw-Stellplätze in der Tiefgarage und rund 179 Fahrradabstellplätze in Fahrradräumen oder Fahrradbereichen in der Tiefgarage sowie rund 103 Pkw-Stellplätze und rund 230 Fahrradabstellplätze auf dem ebenerdigen Kundenparkplatz realisiert. Witterungsgeschützte Fahrradabstellplätze in der Tiefgarage sind vorrangig den Mietern und Mitarbeitern des HafenMarkts vorbehalten. Weitergehend werden neben rund 68 Fahrradabstellplätzen in den rückwärtigen Grundstücksbereichen rund 14 Pkw-Stellplätze für Mitarbeiter im nördlichen Vorhabenbereich zu den rückwärtigen Grenzen der Grundstücke zum Hansaring und der Schillerstraße ausgewiesen. Von den insgesamt rund 477 Fahrradabstellplätzen werden ca. 30 Stellplätze für Lastenräder oder

Fahrräder mit Anhänger sowohl ebenerdig als auch witterungsgeschützt in der Tiefgarage angeboten.

Die Fahrradabstellplätze in der Tiefgarage sind in unmittelbarer Nähe zu Aufzügen vorgesehen, um eine vom motorisierten Verkehr unabhängige Andienung über die Aufzüge zu gewährleisten. Damit verbundene technische Anforderungen an die Aufzüge und Türen sind Gegenstand der Ausführungsplanung.

Der bauordnungsrechtliche Stellplatznachweis für die Vorhabennutzungen liegt gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Münster (Stadt Münster, 01.01.2020) rechnerisch bei 275 Pkw-Stellplätzen und 266 Fahrradabstellflächen für die Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen sowie 98 Fahrradabstellplätze für die Wohnnutzungen. In Anbetracht des aktuellen Trends zu alternativen Mobilitätslösungen und der integrierten Lage des Standortes wird prognostiziert, dass ein Großteil der Kunden standortnah aus den umliegenden Wohngebieten generiert wird. Vor dem Hintergrund der besonders für Fuß- und Radfahrer attraktiven Vernetzung des Plangebietes mit den umliegenden bestehenden und geplanten Stadt- und Wohnbereichen werden die Pkw-Stellflächen um 28 Plätze zugunsten eines um 112 Stellplätze erhöhten Angebotes an Fahrradabstellplätzen reduziert. Insgesamt werden 477 Fahrradabstellplätze im Vorhaben realisiert.

Neben diesen bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätzen werden in der Tiefgarage des Planvorhabens zusätzlich 220 öffentlich nutzbare Stellplätze im Sinne einer Quartiersgarage realisiert. Über die Stellplätze für die Öffentlichkeit soll dem bestehenden Parkdruck im Quartier entgegengewirkt und die verkehrliche Situation im Stadtteil durch Reduzierung von Parksuchverkehren verbessert werden.

Alle ober- und unterirdischen Stellplätze im Planvorhaben – mit Ausnahme der fest vermieteten Stellplätze bzw. der Mitarbeiter-Stellplätze im nördlichen rückwärtigen Grundstücksbereich – werden über ein sogenanntes „smartes“ EDV-System bewirtschaftet. Eine Unterscheidung mit spezieller Ausweisung und Kennzeichnung von bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätzen der Vorhabennutzungen und öffentlichen Stellplätzen kann entfallen und erfolgt nicht. Die Erfassung und Zuordnung der unterschiedlichen Stellplatznutzungen erfolgt computergesteuert. Dabei wird zwangsläufig hingenommen, dass Anwohner und Nutzer aus dem Quartier „Stellplätze der Einzelhandelsrichtungen“ nutzen oder Kunden der Einzelhandelsbetriebe „Stellplätze der Quartiersgarage“. Mit dem smarten System können seitens des Betreibers zukünftig verschiedene Mietoptionen für Dauerstellplätze angeboten werden und insbesondere in der Nachtzeit, wenn die Einzelhandelsbetriebe geschlossen sind, mehr als die 220 Quartiersstellplätze für Anwohner des Hansa- sowie Hafenviertels und für Besucher der Einrichtungen im Hafen zur Verfügung gestellt werden. In der ersten Stunde sollen alle Stellplätze kostenfrei zur Verfügung stehen.

Die Tiefgarage ist über Ein- und Ausfahrten vom Hansaring und vom Hafenweg angebunden, die Anfahrbarkeit des oberirdischen Kundenparkplatzes erfolgt ausschließlich über den Hansaring, der Parkplatz erhält lediglich eine Notüberfahrt zum Hafenweg. Über ein intelligentes Parkleitsystem in der Trennung der oberirdischen Stellplätze und der Tiefgarage werden die Mieter, Mitarbeiter und Kunden des HafenMarkts sowie die Nutzer der Quartiersgarage und Besucher des Stadthafens zielgerichtet auf die freien ebenerdigen bzw. Tiefgaragenstellplätze geleitet. Unnötige und Emissionen verursachende Parksuchverkehre werden somit vermieden.

Im Hinblick auf den erwarteten Anstieg der Elektromobilität werden für E-Pkw mindestens 25 Elektroladestationen zuzüglich zwei Schnellladestationen und für E-Bikes / Pedelecs mindestens

50 Lademöglichkeiten im Vorhaben geschaffen. Darüber hinaus sind zur Stärkung alternativer Mobilitätslösungen im Sinne des Masterplans Mobilität 2035+ der Stadt Münster im Falle positiver Bedarfe in der Tiefgarage zwei öffentlich zugängliche Stellplätze für ein Car-Sharing Angebot bereitzuhalten. Die Regelungen werden als Vorgaben zum Mobilitätskonzept unter § 5 Bestandteil des Durchführungsvertrages.

Zur Sicherung des Stellplatzkonzeptes und der Anlagen zum ruhenden Verkehr werden

- im Vorhabenbereich die Flächen für Kunden-, Besucher- und Mitarbeiterstellplätze als Fläche für Stellplätze (St) sowie Fläche für Tiefgaragen (TG) einschließlich der Ein- und Ausfahrtsbereiche der Tiefgarage gemäß § 12 BauNVO i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB in den bauordnungsrechtlich erforderlichen Bedarfen festgesetzt. Außerhalb der festgesetzten Stellplatz- und Tiefgaragenbereiche ist die Errichtung von Stellplätzen oder Anlagen für den ruhenden Verkehr unzulässig. Zur Freihaltung der erforderlichen Bewegungsflächen der Feuerwehr für eine Brandbekämpfung in den umliegenden Obergeschossen und zur Vermeidung von Nebenanlagen, die als Überdachung der Stellplatzanlagen den durch Bepflanzung geprägten Platzcharakter im Übergang zwischen Hansaring und Hafen gestalterisch stören würden, sind dort Stellplätze (St) nur als nicht überdachte, ebenerdige Stellplätze zulässig. Eine Erfüllung der zum 1.7.2021 eingeführten Vorgaben des § 8 Abs. 2 BauO NRW, mit dem für Stellplatzanlagen über 35 Stellplätzen Überdachungen mit Photovoltaikanlagen gefordert werden, würde diesen Belangen entgegenstehen und ist daher verzichtbar, weitergehend liegt die Bauantragsstellung zum Vorhaben vor dem 1.1.2022.

Die Sicherung der erforderlichen Pkw-Stellplätze und Fahrradabstellplätze einschließlich der Anzahl der Stellplätze für Lastenräder/Fahrräder mit Anhänger erfolgt als Festsetzung für den gesamten Vorhabenbereich.

Mit den Festsetzungen wird die Anordnung der Anlagen für den ruhenden Verkehr im Vorhabenbereich unter Achtung der Belange zum Immissionsschutz planungsrechtlich gesichert. Die Aufteilung des Kundenparkplatzes sowie die Anordnung der Einkaufswagensammelanlagen (siehe auch Nebenanlagen sowie Kapitel 6.2.3) ist in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan nachrichtlich übernommen. Auf Grundlage der 2017 erteilten Baugenehmigung ist die Tiefgarage im Rohbau bereits fertiggestellt (siehe auch Kapitel 1.1).

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 (BauO NRW) auf dem Grundstück möglich.

Mit Fertigstellung des Gebäudes im Jahr 2016 wurde zur Sicherung des Stellplatzbedarfs das Grundstück zugunsten privater und gemeinschaftlicher ebenerdiger Grünbereiche mit einer Tiefgarage unterbaut.

#### **6.2.7. Versiegelung, Freiflächen und Begrünung**

Für den Geltungsbereich des VBP Nr. 609 sind keine **öffentlichen Grün- oder Freiflächen** zur Umsetzung übergeordneter grünräumlicher Belange geplant.

Den kleinräumigen Erfordernissen nach einer Sicherung grünräumlicher Belange wird über die Ausweisung des Pocket-Parks als hochwertig gestalteter grüner Stadtplatz zum Hafenweg sowie über die begleitenden Baumpflanzungen, Vegetationsflächen und Dachbegrünungsmaßnahmen im Vorhabenbereich entsprochen.

Die im nördlichen Planbereich im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 mit der Zweckbestimmung „Spielplatz“ festgesetzte öffentliche Grünfläche 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 dieser Entwicklungsziele ist nicht erfolgt. Die Flächen sind vollständiger Bestandteil des Vorhabengrundstücks und werden entsprechend den veränderten Entwicklungszielen überplant.

Ein Ersatz der städtebaulich erforderlichen Spielplatzflächen wird in Abstimmung mit den Fachbehörden der Stadt Münster über einen finanziellen Ausgleich zum Umbau bzw. zur Aufwertung von naheliegenden Spielflächen beigebracht. Die Regelungen werden in § 26 des Durchführungsvertrages gesichert. Die bauordnungsrechtliche Spielplatzverpflichtung (Kleinkinderspielbereich) gemäß § 8 Abs. 4 BauO NRW wird im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens an geeigneter Stelle, z. B. auf der Freifläche nördlich des Teilbereichs A, nachgewiesen.

Die Gestaltung der **Grundstücksfreiflächen im Vorhabenbereich** wird weitestgehend durch die funktionalen und betrieblichen Abläufe um die Gebäude und baulichen Anlagen sowie durch die Anforderungen der Pkw- und Fahrradstellplätze geprägt (siehe auch Kapitel 1.2 und 6.2.6). Neben den Hochbauten und ebenerdigen Anlagen ist mit der großflächigen Tiefgarage eine fast vollständige Versiegelung des Vorhabengrundstückes verbunden. Gegenüber der ehemaligen gewerblichen Nutzung, mit einem ebenfalls hohen Versiegelungsgrad und fehlenden Vegetationsflächen, sind keine zusätzlichen Belastungen bzw. Versiegelungen mit den Entwicklungszielen verbunden. Aus klimatischer Sicht ist daher nicht mit einer Verschlechterung der bisherigen Versiegelungssituation zu rechnen.

Als Maßnahmen zur Minderung des sogenannten Wärmeinseleffektes sowie zur Verbesserung des Mikroklimas und zur grünräumlichen Aufwertung des Vorhabenbereichs ist eine großflächige Begrünung der Dachflächen, die Errichtung des Pocket-Parks im südöstlichen Übergang des Vorhabens zum Hafenweg sowie die Anpflanzung von Bäumen auf der ebenerdigen Stellplatzfläche sowie im Ein- und Ausfahrtsbereich zum Hansaring und die Anlage von Vegetationsflächen geplant. In dem fast vollständig mit der Tiefgarage unterbauten Vorhabenbereich erfolgen die Pflanzungen ausschließlich in Pflanztrögen mit einer künstlichen Bewässerung, Belüftung und Abführung von überschüssigem Wasser (Drainage) zum Schutz vor Staunässe.

Die Sicherung der Maßnahmen erfolgt über Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB. So sind im Vorhabenbereich

- entsprechend den Darstellungen des Vorhaben- und Erschließungsplans als Grünordnungsplan mindestens 37 standortgerechte Bäume in Pflanztrögen mit einer Boden- / Substratmächtigkeit von mindestens 1,00 m und einem Mindestwurzelraum von 7,5 m<sup>3</sup> je Baum zu pflanzen. Die Baumarten und Pflanzqualitäten der Bäume sind entsprechend der Festsetzung auszuwählen.
- die Flachdächer der Gebäude auf einer Fläche von mindestens 6.000 m<sup>2</sup> mit einer extensiven Dachbegrünung aus einer standortgerechten Vegetation zu bepflanzen.

- die ebenerdigen Freiflächen entsprechend dem Anlageblatt 3 des Vorhaben- und Erschließungsplans als Grünordnungsplan zu gestalten und zu begrünen.

Neben einer Verringerung der sommerlichen Erwärmung der Dach- und Freiflächen und einer damit einhergehenden Aufwertung des Klimatops haben Dachbegrünungen auch eine wichtige Zwischenspeicherfunktion bei Regenfällen, die das Entwässerungssystem bei Starkregenereignissen wesentlich entlasten und damit Schäden vorbeugen können. Dabei stehen die umfangreichen Begrünungen der Dachflächen einer späteren Errichtung von Anlagen zur Nutzung von solarer Strahlungsenergie nicht entgegen.

Darüber hinaus können die Dachbegrünungen zusammen mit den Bepflanzungen im Bereich des Pocket-Parks als Nahrungsquelle und neue Lebensräume für Insekten und Vögel einen Beitrag zum Erhalt der biologischen Vielfalt leisten.

Abgesehen von den klimatischen und ökologischen Vorteilen fördert die Begrünung mit Baum- und Strauchpflanzungen schließlich die Aufenthaltsqualität im Vorhabenbereich und stärkt das Ziel zur Entwicklung eines hochwertigen urbanen Quartiersmittelpunktes. Mit dem Blick auf die begrünten Vorhabendächer von der angrenzenden Nachbarbebauung und aus den Wohn- und Dienstleistungsnutzungen in den Obergeschossen des Planvorhabens tragen die Dachbegrünungen auch zu einer Verbesserung der Gestaltqualität im Vorhabenbereich bei (siehe Anlage 1 und 2 des VEP).

Für das **Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB** soll innerhalb der Zielsetzungen einer Mischgebietsnutzung eine weitestgehend flexible Überplanung der Grundstücksfreiflächen ermöglicht werden. Vor dem benannten Hintergrund werden die rechtskräftigen Festsetzungen aus dem Bebauungsplan Nr. 401 zur Sicherung grünräumlicher Belange weitestgehend übernommen. Demnach sind im festgesetzten Mischgebiet nach § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB

- mindestens 15 % der ebenerdigen Grundstücksfläche dauerhaft zu begrünen und
- ist bei ebenerdigen Stellplatzanlagen je angefangene fünf Stellplätze ein standortgerechter Laubbaum mit einer Vegetationsfläche von mindestens 2,00 m x 3,00 m zu pflanzen und dauerhaft zu unterhalten. Die Baumart und Pflanzqualität der Bäume sind entsprechend der Festsetzung auszuwählen.

Mit den Festsetzungen wird eine grundlegende Gestaltqualität der Grünstrukturen auf den Grundstücksflächen sichergestellt. Mit zwischenzeitlicher Errichtung des Gebäudekomplexes wurde in Umsetzung der Festsetzungen der mit einer Tiefgarage unterbaute Innenbereich unter Ausschluss der Wege- und Abstellflächen als Rasen- / Wiesenfläche und einer Baumpflanzung hergestellt.

#### **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 Festsetzungen nach § 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 89 Abs. 1 Nr. 1 BauO NRW zur Ausgestaltung von Werbeanlagen getroffen. Demnach sind

- im Geltungsbereich des Bebauungsplans Werbeanlagen mit wechselndem Licht (Blinkklame), bewegtem (laufendem) Licht sowie Werbeanlagen oberhalb der Gebäudeattika unzulässig.

- für das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB Werbeanlagen höchstens bis zur Unterkante der Fenster des obersten Geschosses und oberhalb der Fenster des 1. Obergeschosses nur als Einzelbuchstaben zulässig. Darüber hinaus werden die Werbeanlagen für das festgesetzte Mischgebiet als Ergänzungsbereich in ihrer Höhe, Länge und Tiefe bzw. Abstand zur Fassade begrenzt.

Über die Festsetzungen wird eine grundsätzliche Gestaltqualität der Werbeanlagen entsprechend den Maßgaben des 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 Vorhabennutzungen werden aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsinhalte und Vielfalt der Werbebedürfnisse in Abstimmung auf die Anforderungen an die Stadtgestalt im Bebauungsplan nicht getroffen. Gleichwohl wird die Art, der Umfang und die Gestaltung der Werbeanlagen im Rahmen eines Werbekonzeptes für die geplante Bebauung bis zum Satzungsbeschluss zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt Münster abgestimmt. Die Genehmigung der im Werbekonzept verankerten Werbeanlagen ist in einem eigenständigen Bauantrag zu beantragen. Die Sicherung der Vorgehensweisen zum Werbekonzept erfolgt über den Durchführungsvertrag.

### **6.3. Verkehrsflächen / Erschließung**

#### **6.3.1. Verkehrliche Situation und Erschließung**

Der Stadthafen 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. In der Folge bestehen wesentliche Parksuchverkehre im Quartier. Mit Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind zusätzliche Belastungen auf den umgebenden Erschließungsstraßen aus nutzungsbezogenen Mehrverkehren verbunden, gleichzeitig wird über die Ausweisung von 220 öffentlichen Stellplätzen in der Tiefgarage zu einer Entlastung des Parkdrucks in den öffentlichen Straßenräumen des umgebenden Hafenviertels beigetragen.

Die Grundstücke im Geltungsbereich sind über den Hansaring im Nordwesten als örtliche Hauptverkehrsstraße sowie über die Schillerstraße im Nordosten als Fahrradstraße und den Hafenweg im Süden als örtliche Sammel- / Quartiersstraße an das öffentliche Straßenverkehrsnetz der Stadt Münster angebunden. Dabei ist der ebenerdige Kundenparkplatz der Einzelhandelseinrichtungen im Vorhabenbereich – ausgenommen einer Notüberfahrt über den Durchgang im Gebäudeteil C zum Hafenweg – allein vom Hansaring anfahrbar. Die Tiefgarage erhält Ein- und Ausfahrten sowohl vom Hansaring als auch zum Hafenweg. Abhängig von der Belegungssituation werden Parkplatzsuchende, egal ob Kunden-, Mieter- oder öffentlicher Verkehr (Besucher des Hafens, Anwohner im Quartier) über ein intelligentes Parkleitsystem in die Tiefgarage bzw. auf den oberen Kundenparkplatz gelenkt.

Die Anlieferung des geplanten Verbrauchermarktes erfolgt über den Hafenweg mit Ausfahrt zur Schillerstraße, der Lebensmitteldiscountmarkt wird mit einer eigenständigen Anlieferzone westlich der Tiefgaragenein- und -ausfahrt ausschließlich vom Hafenweg beliefert. Alle weiteren Nutzungen im Geltungsbereich werden nicht über Lastzüge beliefert und erhalten keine

eigenständigen baulichen Anlieferzonen. Lieferfahrzeuge können in der Lieferzone östlich der Umfahrt der Tiefgaragenein- und -ausfahrt vom Hansaring halten und die Nutzungen bedienen.

Entsprechend seiner bestehenden und auch zukünftigen funktionalen und verkehrlichen Bedeutung ist eine uneingeschränkte Befahrbarkeit des Hafenwegs vom Albersloher Weg / Hafenplatz im Westen bis über die östliche Geltungsbereichsgrenze hinaus zur Erschließung der bestehenden und geplanten Nutzungen erforderlich. Im weitergehenden östlichen Anschluss im Bereich des „Stadthafens Nord“ soll der Hafenweg zukünftig primär Fußgängern, Radfahrern und Versorgungsfahrzeugen vorbehalten sein. Die Hauptanbindung des Bereiches „Stadthafen Nord“ für den motorisierten Individualverkehr ist entsprechend den städtischen Zielsetzungen und Grundlagen der Verkehrsuntersuchung zum Masterplan Stadthäfen (Ingenieurbüro Helmert, 25.2.2019) von Norden über die Schillerstraße vorgesehen.

Derzeit befindet sich der Straßenabschnitt des Hafenwegs ab der Dortmunder Straße nach Osten im Eigentum der Stadtwerke Münster GmbH. Mit dem vorliegenden Planverfahren wird der im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans liegende Straßenabschnitt als Straßenverkehrsfläche festgesetzt und nachfolgend, in Absprache mit der Stadt Münster und den Stadtwerken Münster, in einem separaten Widmungsverfahren als öffentliche Straßenverkehrsfläche gewidmet. Bis dahin erfolgt die Sicherung über die Eintragung einer Erschließungsbaulast.

### **Verkehrliche Anbindung des Vorhabens an den Hansaring**

Mit Umsetzung der Vorhabenplanung werden neben den Kunden- und Lieferverkehren der Einzelhandelnutzungen und den Verkehren der Wohn- und Büronutzungen zusätzliche Verkehre über die öffentliche Nutzung der Quartiersgarage generiert. Darüber hinaus ist mit der verkehrlichen Anbindung des Planvorhabens ein baulicher Eingriff in den Hansaring erforderlich. Vor dem Hintergrund der bereits bestehenden hohen Vorbelastung aus Verkehrslärm wurden daher – neben der Errichtung eines lichtsignalgesteuerten Knotenpunktes – alternative Planungsszenarien zur Anbindung des Vorhabens an den Hansaring einer grundsätzlichen Bewertung unterzogen, um ggf. durch eine bauliche Optimierung eine Reduzierung der Lärmbelastung zu erwirken. Betrachtet wurden

- der isolierte Verzicht auf die Signalisierung des Kreuzungsbereichs
- die Anbindung des Vorhabens über einen Kreisverkehr
- die Aufweitung des Straßenraumes zur Schaffung von Wendemöglichkeiten für Pkw (Wender)
- 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 des Hansarings und dem vorhabenbezogenen Mehrverkehr ist ein Zuwachs der Lärmimmissionen an einzelnen Immissionsorten im unmittelbaren Einmündungsbereich um aufgerundet bis zu 5 dB tags anzunehmen. Allein 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 bis 2 dB gegeben, eine verkehrstechnisch sichere und leistungsfähige Abwicklung der Verkehre im Anbindungsbereich des

HafenMarkts 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 im Kontext der umgebenden Bestandsbebauung nicht möglich, so dass dieser Lösungsansatz entfällt.

Aufweitung des Straßenraums zur Schaffung von Wendemöglichkeiten für Pkw (Wender): Eine Aufweitung des Straßenraumes im Sinne eines elliptischen Kreisverkehrs unter Berücksichtigung der bestehenden Liegenschaften ist lärmtechnisch analog einer Kreisverkehrslösung einzustufen. Es ist 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. Aufgrund der alleinigen Wendemöglichkeit für Pkw sind die Fahrbeziehungen für LKW jedoch erheblich eingeschränkt und führen zu Umwegfahrten der LKW mit entsprechenden Mehrbelastungen und Störungen an anderen Kreuzungsbereichen. Aus verkehrstechnischer Sicht kann mit einem Wender analog dem lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt die Leichtigkeit des Verkehrsflusses grundsätzlich gewährleistet werden. Unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit – insbesondere aus der gegenüber der Ampellösung deutlich verschlechterten Querung für Fußgänger – wird eine Wenderlösung seitens der städtischen Ordnungsbehörden (Polizei, Ordnungsamt, Verkehrsmanagement) jedoch abgelehnt. Ältere, Behinderte, Blinde und kleine Kinder können eine Straße an einer Ampel deutlich sicherer queren als über Zebrastreifen eines Wenders. Die Feuerwehr spricht sich ebenfalls gegen eine Wenderlösung aus, da diese eine nicht gewollte Sonderlösung im Verkehrsring der Stadt Münster darstellen würde und im Notfall der Funktion des Hansarings im Ausrückepplan der Feuerwache 2 über die mit dem Wender verbundene erschwerte Zufahrt zum HafenMarkt mit im Fahrbahnbereich haltenden Linienbussen entgegensteht. Insgesamt steht die Ausgestaltung des Anbindungspunktes als Wender auch mit einer reduzierten Lärmzunahme den sicherheitstechnischen Erfordernissen entgegen und ist somit ausgeschlossen.

Nur rechts-rein/rechts-raus-Lösungen: Eine entsprechend den Erfordernissen leistungsfähige Abwicklung der Zu- und Abfahrtverkehre des HafenMarkts ist über alleinige Rechtsfahrbeziehungen zum/vom Hansaring nicht gegeben, die Lösung ist somit auszuschließen.

Signalisierung nur für Fußgänger als Bedarfsampel: Entgegen einem vollsignalisierten Kreuzungsbereich mit der Annahme eines Lärmzuwachses um bis zu 5 dB tags ist mit der Errichtung einer Fußgängerbedarfsampel eine Lärmpegelerhöhung, um rd. 1 bis 2 dB zu erwarten, da der Zuschlag für die erhöhte Störwirkung an signalgeregelten Kreuzungen und Einmündungen nicht bei Bedarfsampeln anzusetzen ist. Eine Ampel, die nur bei Bedarf von Fußgängern und Radfahrern genutzt wird, würde dem erheblichen Ein- und Abbiegeverkehr mit Kraftfahrzeugen an dieser Einmündung nicht helfen, also eine für alle Verkehrsteilnehmer gesicherte Führung und Abwicklung der Verkehrsbeziehungen nicht garantieren. Auch diese Variante ist 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 die erforderliche leistungsfähige Ausgestaltung der Verkehrsbeziehungen im Kreuzungsbereich des Vorhabens zum Hansaring nicht gewährleistet werden, die Lösung ist somit auszuschließen.

Fazit zu alternativen Anbindungsszenarien: Vor dem Hintergrund der Prüfergebnisse wird in Abstimmung mit den Verkehrsbehörden der Stadt Münster die Anbindung des Vorhabenbereichs an den Hansaring über einen Lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt erfolgen. Zu Lärmminimierung in der Nachtzeit soll die Lichtsignalanlage nur in der Tageszeit betrieben werden. Nur so ist die erforderliche Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten und können Störungen der Verkehrsabläufe durch verkehrlich funktionale Defizite im Knotenpunkt vermieden werden. Die Lärminderungen der untersuchten Knotenpunktvarianten gegenüber einem vollsignalisierten Kreuzungspunkt sind in der Abwägung den verkehrlichen und sicherheitstechnischen Mängeln unterzuordnen, Verkehrslösungen, die Gefahren schaffen und nicht minimieren, scheiden als taugliche Planungsalternativen aus.

### **Verkehrliche Auswirkungen der Vorhabenplanung**

Zur Untersuchung und Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen der Vorhabenplanung auf die Leistungsfähigkeit der umliegenden Verkehrsflächen und Knotenpunkte wurde eine verkehrstechnische Untersuchung (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020) erstellt.

Bewertungsgrundlage der Untersuchung sind die Verkehrsmodelldaten der Verkehrsuntersuchung zum Masterplan Stadthäfen (Ingenieurbüro Helmert, 25.2.2019), Knotenstromzählungen der Stadt Münster, Verkehrsdaten einer Dauerzählstelle des Hansarings der Stadt Münster, Verkehrserhebungen der Stadt Münster im Bereich Friedrich-Ebert-Straße und eine Verkehrserhebung der Ingenieurgesellschaft nts mbH vom 14.02.2019. Die Verkehrserhebung wurde im Rahmen einer Tageszählung in den Zeiträumen von 6.00 bis 10.00 Uhr und 15.00 bis 19.00 Uhr am Knotenpunkt Hansaring / Dortmunder Straße mit dem Ziel der Verifizierung der Verkehrsdaten der Dauerzählstelle durchgeführt. Der Tag der Verkehrszählung wurde nach den Empfehlungen des HBS und der EVE gewählt.

Neben den Datengrundlagen zum bestehenden Verkehrsaufkommen wurde die Verkehrserzeugung des HafenMarkts anhand der Flächenbilanz der Vorhabenplanung entsprechend den Kennwerten nach Ver\_Bau<sup>7</sup> berechnet. In Abgleich auf im Jahr 2018 erhobene Verkehrsdaten für das vergleichbare E-Center an der Friedrich-Ebert-Straße in Münster und auf die Tagesganglinie für die öffentlich nutzbare Tiefgarage der PSD-Bank (Hafenplatz Nr. 2, ca. 500 m westlich des Vorhabenstandortes) sowie in Rückschluss auf die Haushaltsbefragung der Stadt Münster aus 2014 (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, Januar 2014) wurden die vorhabenbedingten Verkehrsdaten weitergehend verifiziert. Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung der Stadt Münster aus 2019 (Stadt Münster, Stadtplanungsamt, Informationsmanagement und Statistikdienststelle, 9.6.2020) haben sich mit der Erstellung der Verkehrstechnischen Untersuchung der nts Ingenieurgesellschaft mbH überschritten. Aus den Ergebnissen der Haushaltsbefragung 2019 ist jedoch für den Einwirkungsbereich des Vorhabens eine stabile Verkehrsbelastung dokumentiert (Stadt Münster, Amt für Mobilität und Tiefbau, 18.6.2020), so dass die gutachterlich zugrunde gelegten Modelldaten nach wie vor für die

---

<sup>7</sup> Bosserhof, Dr.-Ing. Dietmar: Programm Ver\_Bau. Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung mit Excel-Tabellen am PC; 2019

aktuellen Bauleitplanverfahren Verwendung finden können. Ferner wurde auf der sicheren Seite liegend aus den Vergleichsdaten der jeweils ungünstigere Belastungsfall für die Vorhabennutzung in Ansatz gebracht. So wurden 3.330 Kfz-Fahrten/24 h (Ansatz anhand E-Center Friedrich-Ebert-Straße) anstelle von 3.100 Kfz-Fahrten/24 h (Ansatz Ver\_Bau) und die im Jahr 2015 in Abstimmung mit der Stadt Münster getroffene Annahme von 640 Kfz-Fahrten/24 h für die öffentliche Nutzung der Tiefgarage anstelle von 594 Kfz-Fahrten/24 h im Rückschluss auf die Nutzung der PSD-Bank Tiefgarage veranschlagt. Die Annahme von 640 Kfz-Fahrten/24 h wurde 2015 auf Grund der hohen Attraktivität des gastronomischen Angebotes im Hafenviertel getroffen. Vergleichbare Tiefgaragen bzw. Untersuchungen zum Parkraum im Untersuchungsraum standen zu diesem Zeitpunkt noch nicht zur Verfügung. In den getroffenen gutachterlichen Annahmen bildet die Verkehrserzeugung des Planvorhabens somit den Worst-Case-Fall ab.

Rechnerisch werden mit den Nutzungen im HafenMarkt insgesamt 4.400 Kfz-Fahrten/24 h erzeugt. Im Hinblick auf die integrierte zentrale Lage des Planstandortes im Umfeld dichter Wohnbebauungen sind wesentliche Verbund<sup>8</sup>- und Mitnahmeeffekte<sup>9</sup> bei der Berechnung und Beurteilung der Verkehrsstärken zu betrachten. Demnach bilden von den 4.400 Kfz-Fahrten/24 h nur rund die Hälfte der Fahrten (rund 2.200 Kfz-Fahrten/24 h) tatsächliche Neuverkehre.

Zur Bewertung der planbedingten verkehrlichen Auswirkungen wurden die in Tabelle 11 der Verkehrstechnischen Untersuchung (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020 S. 37) dargestellten Belastungsfälle 2022, 2024, 2026 und 2035 untersucht und in ihren Auswirkungen gegenübergestellt. Hierbei wird die

- Prognose 2022 als Zeitpunkt der angestrebten Inbetriebnahme des HafenMarkts
- Prognose 2024 mit der zusätzlichen Verkehrsentwicklung aus dem östlich an den Geltungsbereich unmittelbar angrenzenden Vorhaben „Stadthafen Nord“
- Prognose 2026 mit zusätzlicher Berücksichtigung des Entlastungseffekts<sup>10</sup> für den Hansaring durch die Fertigstellung des Ausbaus der B 51 (3. BA) und den Neubau der B 481n
- Prognose 2035 mit den zusätzlichen Verkehrsentwicklungen durch weitere Hafenentwicklungen und mit sowie ohne Ausbau / Umbau der Bahnunterführung Hafenstraße

in die Bewertung eingestellt. Weitergehend ist bei allen Prognosefällen

- eine allgemeine Verkehrsentwicklung mit einem Zuwachs von 0,2% pro Jahr

---

<sup>8</sup> Verbundeffekt beschreibt die Wechselwirkung zwischen mehreren Nutzungen. Nutzer suchen mehrere Nutzungen gleichzeitig auf, so dass eine Fahrt nicht unmittelbar einer Nutzung zugeordnet werden kann (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020 S. 30)

<sup>9</sup> Mitnahmeeffekt beschreibt Fahrten auf den Nutzungen als Zwischenstopp angefahren werden. Die Fahrt dient somit nicht primär der Ansteuerung dieser Nutzung, sondern eigentlich einer anderen Nutzung, wie z. B. der Fahrt von der Arbeit nach Hause (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020 S. 30)

<sup>10</sup> Entlastungseffekt beschreibt die verkehrsbelastungsreduzierende Wirkung von Verkehrsentwicklungsmaßnahmen oder aus verkehrsrechtlichen Anordnungen für eine Straße oder einen Straßenabschnitt.

- eine nicht durchgehende Befahrbarkeit der Theodor-Scheiwe-Straße für den motorisierten Verkehr sowie
- die Qualifikation der Schillerstraße als durchgehende Fahrradstraße

in Ansatz gebracht worden. Netzvarianten ohne die Vorhabenplanung HafenMarkt sind für die verkehrstechnische Bewertung nicht relevant, sondern dienen der Datenermittlung und -übergabe für die Schalltechnische Beurteilung (siehe Kapitel 6.6.1) sowie der planungsrechtlichen Abwägung der planbedingten Auswirkungen.

Die der verkehrstechnischen Untersuchung zugrunde gelegte Sperrung der Theodor-Scheiwe-Straße für den allgemeinen Verkehr wurde im November 2020 über eine verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 StVO festgeschrieben. Hierbei wurde im Einmündungsbereich der Theodor-Scheiwe-Straße vor der Feuerwache 2 das Verkehrszeichen 250 („Durchfahrt verboten“) mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ und im Einmündungsbereich der Theodor-Scheiwe-Straße vom Lütkenbecker Weg das Verkehrszeichen 267 („Einfahrt verboten“) mit dem Zusatzschild „Frei auf 50 m“ aufgestellt. Damit ist die gutachterliche Annahme verkehrsordnungsrechtlich angeordnet und kann bei Zuwiderhandlung über das Ordnungsamt geahndet werden. Durchgangsverkehre vom Albersloher Weg in Richtung Schillerstraße sind damit ausgeschlossen. Die in den Berechnungen in Ansatz gebrachte Qualifikation der Schillerstraße als Fahrradstraße<sup>11</sup> wurde einschließlich der Umgestaltung nach den Münsteraner Qualitätsstandards für Fahrradstraßen<sup>12</sup> zwischenzeitlich realisiert. Die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen zur Theodor-Scheiwe-Straße und Schillerstraße sind als Rechtstatsache der vorliegenden Planung zugrunde gelegt.

#### Planbedingte Auswirkungen auf das Straßennetz

Im Ergebnis besteht auf dem Hansaring bereits heute eine hohe Verkehrsbelastung, woraus sich mit Realisierung der Vorhabennutzung Verdrängungseffekte<sup>13</sup> einstellen werden. Die prognostizierten Neuverkehre (rund 2.200 Kfz-Fahrten/24 h) sind somit nicht als Zusatzbelastung auf dem Hansaring direkt wiederzufinden.

Diese Annahme wird auch durch aktuelle Verkehrsdaten im Zusammenhang mit der Fertigstellung übergeordneter Straßenentwicklungsmaßnahmen sowie durch Verkehrsentwicklungen im Umfeld des E-Center Friedrich-Ebert-Straße gestützt. So konnten mit Fertigstellung des dritten Bauabschnittes der B51 und B481n aufgrund von Verlagerungseffekten<sup>14</sup> von Verkehrsströmen

---

<sup>11</sup> vgl. Stadt Münster: Öffentliche Beschlussvorlage V/0977/2019. Planungs- und Baubeschluss: Einrichtung der Schillerstraße / des Lütkenbecker Weges zwischen Hansaring und Theodor-Scheiwe-Straße als Fahrradstraße

<sup>12</sup> vgl. Stadt Münster: Öffentliche Beschlussvorlage V/0151/2019. Neue Qualitätsstandards für Fahrradstraßen

<sup>13</sup> Verdrängungseffekt beschreibt die Wechselwirkung einer bestehenden Verkehrsbelastung zu der Wirkung von Neuverkehren auf eine Straße. Aufgrund der bereits ausgeschöpften Verkehrskapazität der Straße verbleibt der Verkehrswert auch mit den Neuverkehren auf einem gleichbleibenden Niveau. Verkehrsteilnehmer weichen auf andere dann attraktivere Routen im städtischen Straßennetz aus.

<sup>14</sup> Verlagerungseffekt beschreibt die Umverteilung von bestehenden Verkehren innerhalb des Straßennetzes ohne eine Erhöhung des Gesamtverkehrsaufkommens. Der Effekt entsteht

keine nennenswerten Entlastungen für die Straßenzüge im Umfeld des Geltungsbereiches festgestellt werden. Die Entlastungseffekte wurden zum Teil vollständig kompensiert. Gleiches gilt für die Verkehrswerte im Bereich der Friedrich-Ebert-Straße. Hier konnte nach Eröffnung des E-Centers keine wesentliche Erhöhung der Verkehrswerte nachgewiesen werden.

In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung sind die erhobenen Verkehrsbelastungen der Analyse und die prognostizierten Belastungen für die jeweiligen Prognosefälle für den durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV<sub>w</sub>) in den Anlagen 1 und Anlagen 3 bis 12 in Form von Belastungskarten einzeln dargestellt. Die mit Realisierung des HafenMarktes dokumentierten Verkehrsmengen sind für die unmittelbar um die Einmündung zum Vorhaben gelegenen Straßenabschnitte in der nachstehenden Tabelle 1 für alle untersuchten Prognosen gegenübergestellt.

**Tabelle 1 | Vergleich der Durchschnittlichen werktäglichen Tagesverkehre (DTV<sub>w</sub>) im unmittelbaren Umfeld der Einmündung für die Analyse und untersuchten Belastungsfälle / Netzfälle mit Realisierung des HafenMarkts (vgl. Anlage 1, 4, 6, 8, 10 und 12 (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020))**

	Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV <sub>w</sub> ) in Kfz-Fahrten/24 h					
	Analyse 2018	Prognose 2022 mit HafenMarkt	Prognose 2024 wie 2022 zzgl. Stadthafen Nord	Prognose 2026 wie 2024 zzgl. Eröffnung 3.BA B51 und B481n	Prognose 2035 wie 2026 zzgl. weiterer Hafentwicklungen	Prognose 2035 wie 2026 zzgl. weite- terer Hafentwicklungen und neuer Bahnunterführung
Schillerstraße						
östlich Hansaring	3.900	2.900	4.500	4.400	4.700	4.300
westliche Hansaring	700	700	800	700	800	1.100
Hansaring						
nördlich Einmündung HafenMarkt	15.500	16.000	15.900	15.300	16.600	15.600
westliche Einmündung HafenMarkt	15.500	16.300	16.200	15.500	16.800	15.700
HafenMarkt						
Einmündung Hansaring	0	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
Ein- / Ausfahrt TG Hafenweg	0	400	400	400	400	400
Dortmunder Straße	2.100	2.500	2.800	2.400	2.700	1.600
Hafenweg						
östlich Dortmunder Straße	500	1.000	1.500	1.500	1.500	1.500
westlich Dortmunder Straße	2.000	2.300	2.300	1.600	2.200	1.500

Die Verkehrswerte zeigen, dass trotz Eröffnung des HafenMarktes mit einer Verkehrserzeugung von 4.400 Kfz-Fahrten/24 h die Belastungen der umliegenden Straßen auf einem ähnlichen Niveau verbleiben. Die verkehrstechnisch geringen Unterschiede der Analyse 2018 zu der Prognose 2035 (ohne neue Bahnunterführung) von maximal 1.300 Kfz-Fahrten/24 h (ca. 8,4 %) bewegen sich im Rahmen üblicher und regelhafter Belastungsschwankungen / Belastungsspannen von +/- 10 % an unterschiedlichen Tagen. Die fachliche Einschätzung der Einstellung von Verdrängungseffekten wird bestätigt. Im belastungssensiblen Umfeld werden aus verkehrstechnischer Sicht im Hinblick auf die Verkehrsabwicklung auf den bestehenden Straßenquerschnitten keine Verschlechterungen gegenüber der heutigen Situation entstehen. Die Querschnitte der

durch die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit, durch Modifikationen von Straßenzügen (z. B. Ausweisung von Einbahnstraßen, Sackgassen und Fahrradstraßen) oder Errichtung von Ausweichrouten.

untersuchten Straßen entsprechen dem jeweiligen zugeordneten Straßentyp der RAST06<sup>15</sup> und liegen mit den erhobenen sowie prognostizierten Verkehrsstärken jeweils im Rahmen der empfohlenen Verkehrsbelastungen des jeweiligen Straßentyps. Dies trifft auch für die im Jahr 2020 zur Fahrradstraße umgestaltete Schillerstraße zu. Die Mitarbeiterverkehre und ausfahrenden Lieferfahrzeuge können der Schillerstraße verträglich zugeleitet werden (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 24.06.2021). Eine Überschreitung der nach RAST06 empfohlenen Belastungsstärke von 400 Kfz/h für Fahrradstraßen ist in allen Prognosefällen nicht gegeben (vgl. (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020 S. Anhang S. 5 - 14).

In Anbetracht von Verkehrsmengen im Rahmen üblicher Belastungsspannen und eines im Regelfall störungsfreien Verkehrsnetzes sind laut Gutachter auch nach Umsetzung des Vorhabens relevante Veränderungen der Verkehrsbelastung auf den umliegenden Straßen nicht gegeben. Eine gesicherte Abwicklung des Verkehrsaufkommens auf den Straßen im Einwirkungsbereich des Planvorhabens ist auch unter Berücksichtigung der planbedingten Mehrverkehre uneingeschränkt gewährleistet.

Im Zuge der Verlegung und Sanierung von Fernwärme-Transportleitungen der Stadtnetze Münster im Verlauf der Bremer und der Dortmunder Straße sowie im Hohenzollernring wird die Funktion der Bremer und Dortmunder Straße voraussichtlich bis 2024 und die des Hohenzollernrings voraussichtlich bis 2026 durch die Bautätigkeiten und Baustelleneinrichtungen in Teilen stark eingeschränkt. Die aktuellen Planungen sehen für den Bereich der Bremer Straße zwei Bauabschnitte, der Dortmunder Straße drei Bauabschnitte und für den Bereich des Hohenzollernrings, im Abschnitt zwischen der Wolbecker Straße und Sophienstraße, insgesamt sechs Bauabschnitte mit veränderten Verkehrsregelungen wie Einbahnstraßenregelungen und zeitweiligen Vollsperrungen einzelner Straßenabschnitte vor. Die verkehrlichen Auswirkungen der Baustellen auf die Straßen im Planumfeld wurden durch die nts Ingenieurgesellschaft mbH (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 11.01.2022; nts Ingenieurgesellschaft mbH, 02.03.2021) untersucht und - differenziert nach Einzel- und kumulierenden Auswirkungen - bewertet. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass es infolge der hohen verkehrlichen Widerstände aus den Baustellen und den Wechselwirkungen zwischen den Baumaßnahmen (Bremer Straße, Dortmunder Straße, Hohenzollernring) zu großräumigen Verkehrsverlagerungen kommt, die im Umfeld des Vorhabens, mit Ausnahme des Albersloher Wegs und des Hafenswegs sowie kleinerer Straßen im Untersuchungsgebiet wie der Dortmunder Straße, insgesamt eher zu einer Reduzierung der Verkehrsstärken führen. Dies gilt insbesondere entlang des Hansarings als für das Vorhaben bedeutsame Erschließungsstraße mit keinen bzw. lediglich minimalen Steigerungen im Prognosefall 2024 im Abschnitt zwischen Emdener Straße und Schillerstraße.

Aus verkehrstechnischer Sicht bilden die in der VTU zum VBP Nr. 609 (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020) abgebildeten Planfälle und ermittelten Verkehrszahlen auch nach Untersuchung der Netzfälle mit Berücksichtigung der mehrjährigen Fernwärmebaustelle weiterhin die richtigen Größenordnungen ab. Die aktuelle Untersuchung (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 11.01.2022) zeigt auf, dass die festgestellten Verkehrssteigerungen überwiegend aus den baustellenbedingten Verkehrsverlagerungseffekten resultieren. Die in der VTU aus September 2020 zum VBP 609 getroffenen Aussagen und Bewertungen haben daher weiterhin Bestand und

---

<sup>15</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006. Köln, 2006

stellen für lärmtechnische Untersuchungen weiterhin die zu Grunde zu legenden Datengrundlagen dar.

### Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten

Abseits der Leistungsfähigkeit der Straßen sind die angrenzenden Knotenpunkte sowie insbesondere die Einmündung des HafenMarktes vom Hansaring in ihrer Leistungsfähigkeit gemäß HBS 2015<sup>16</sup> zu bewerten. Auf der sicheren Seite liegend wurde die Leistungsfähigkeitsbetrachtung auf Grundlage der Prognose 2035 mit HafenMarkt und ohne Ansatz einer neuen Bahnunterführung als Worst-Case-Szenario durchgeführt.

Der Knotenpunkt Hansaring / Vorhabenbereich als zukünftige Hauptanbindung des Vorhabengrundstückes ist in der derzeitigen Ausgestaltung als untergeordnete Grundstückszufahrt nicht signalisiert. Eine gesicherte Fußgängerquerung besteht nicht. Die weiteren Knotenpunkte sind mit Ausnahme der Kreuzung Hansaring / Dortmunder Straße vollsignalisiert und verfügen in Teilen über separat geschaltete Abbiegespuren. Am Knotenpunkt Hansaring / Dortmunder Straße besteht eine Fußgängerschutzanlage als Anforderungsanlage. Eine zwischen den Knoten aufeinander abgestimmte Signalsteuerung im Sinne einer grünen Welle ist auf dem untersuchten Abschnitt aktuell nicht programmiert.

Die ermittelten Verkehrsqualitätsstufen (QSV)<sup>17</sup> nach HBS 2015 der Analyse sowie Prognose 2035 sind in Tabelle 15 des Verkehrstechnischen Gutachtens (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020 S. 46) und nachstehender Tabelle 2 gegenübergestellt. Detaillierte Berechnungsergebnisse mit Darstellung der jeweiligen Qualitäten der einzelnen Fahrbeziehungen je Knotenpunkt können den Anlagen 13 bis 36 der verkehrstechnischen Untersuchung entnommen werden.

**Tabelle 2 | Übersicht der ermittelten Verkehrsqualitätsstufen nach HBS 2015 (vgl. (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020 S. 46) und Anlage 13 bis 36 der Untersuchung)**

		Analyse 2018	Prognose 2035 mit HafenMarkt
Knotenpunkt	Hansaring / Schillerstraße	D	D
	Hansaring / Vorhabenbereich	-	C
	Hansaring / Dortmunder Straße	A	A
	Hansaring / Albersloher Weg	F	F
	Hansaring / Wolbecker Straße	E	E

\* Verkehrsqualitätsstufe (QSV) nach HBS 2015: **A** = sehr gut; **B** = gut; **C** = befriedigend; **D** = ausreichend; **E** = mangelhaft; **F** = ungenügend

Die Ergebnisse zeigen, dass aufgrund der hohen Grundbelastung auf dem Hansaring bereits heute, mit Ausnahme des Knotenpunktes Hansaring / Dortmunder Straße, eine nur maximal ausreichende Qualität (QSV D) des Verkehrsablaufs gewährleistet ist. An den übergeordneten Knotenpunkten des Hansarings mit dem Albersloher Weg sowie mit der Wolbecker Straße kann

<sup>16</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015. Köln, 2015

<sup>17</sup> Die Verkehrsqualitätsstufe (QVS) nach HBS 2015 ergibt sich jeweils aus der für den Knotenpunkt am schlechtesten bewerteten Verkehrsbeziehung zur am schlechtesten bewerteten Bewertungszeit (Worst Case)

aufgrund der phasenweisen morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstundenbelastungen nur eine mangelhafte (QSV E) bzw. ungenügende (QSV F) Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden.

Mit Realisierung der Vorhabenplanung sind Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs erforderlich. In der Verkehrsuntersuchung (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020 S. 42-43) werden hierzu Maßnahmvorschläge im Bereich des Hansaring und zur Anbindung des Geltungsbereiches aufgezeigt. In Abwägung verschiedener Knotenpunktlösungen zur Anbindung des Planvorhabens an den Hansaring (s. o. Verkehrliche Anbindung des Vorhabens an den Hansaring) wird, insbesondere aufgrund der hohen Grundbelastung auf dem Hansaring und dem Ziel einer leistungsfähigen Verkehrsabwicklung des motorisierten Verkehrs bei gleichzeitiger Schaffung sicherer fußgänger- und fahrradfreundlicher Querungsbedingungen nach RAS06, die Einrichtung einer Lichtsignalanlage empfohlen. Gekoppelt an die Öffnungszeiten der Einzelhandels-einrichtungen erfolgt der Betrieb der Lichtsignalanlage ausschließlich im Tageszeitraum von 6:00 bis 22:00 Uhr. Dies ist möglich, da die Verkehrsbelastung der maximal belasteten nächtlichen Stunde (22:00 bis 23:00 Uhr) lediglich ein Verkehrsaufkommen in Höhe von 50 Pkw-Bewegungen vom Vorhabengrundstück aufweist. Für den Nachtzeitraum von 22:00 bis 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.

Für den neuen lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt zur Anbindung des Vorhabens an den Hansaring ergeben sich gute Verkehrsverhältnisse (QSV B) in der morgendlichen Spitzenstunde und zufriedenstellende Verkehrsverhältnisse (QSV C) in der nachmittäglichen Spitzenstunde. Die geplanten separaten Linksabbiegestreifen im Hansaring auf das Vorhabengrundstück sowie auf den vorhandenen Parkplatz des Lebensmitteldiscounters am Hansaring ermöglichen sichere Abbiegemanöver und einen ungehinderten Verkehrsfluss auf dem Hansaring. Auch Anlieger im Rückstaubereich der Lichtsignalanlage und die ausfahrenden Kundenverkehre des Lebensmitteldiscountmarktes am Hansaring profitieren von der Signalschaltung bzw. Pulkbildung durch die Lichtsignalanlage. Hier ist mit geringeren Wartezeiten für die einbiegenden Fahrzeuge zu rechnen. Eine Überstauung der Nachbarknoten ist nicht zu erwarten, die theoretische 95 % Rückstaulänge liegt bei ca. 90 m.

Mit weiteren Empfehlungen für nachfolgende Knotenpunkte, wie der Anpassung der Signalisierung in Abstimmung der einzelnen Lichtsignalanlagen im Rahmen einer Grünen Welle oder Ausbau von Geh- und Radwegen zur Attraktivierung von Verbindungen und zur Förderung des unmotorisierten Verkehrs, kann die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs sowohl für die motorisierten als auch den unmotorisierten Verkehrsteilnehmer gesteigert werden.

Unabhängig vom vorliegenden Bauleitplanverfahren wurde für den Knotenpunkt Hansaring / Albersloher Weg bereits ein Planungsprozess zur Optimierung der Leistungsfähigkeit eingeleitet. Gegenüber der verkehrlichen Analysebelastung erfährt der Knotenpunkt bis zum Jahr 2035 eine geringe Veränderung der Verkehrsbelastung, welche jedoch zu keinen nennenswerten Veränderungen in der Leistungsfähigkeit führt.

Auch der Knotenpunkt Hansaring / Wolbecker Straße war aufgrund einer Einstufung als Unfallhäufungsstelle unabhängig vom vorliegenden Planverfahren bereits Gegenstand von Beratungen der Unfallkommission (UK) der Stadt Münster. Als Ergebnis der Beratungen und Beschluss der UK sollen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Unfallprävention die Fahrbeziehungen im Knotenpunkt mit einer Separierung der Verkehrsströme grundlegend geändert werden.

Als erste Phase wurde im Januar 2022 gemäß dem Beschluss der UK aus Dezember 2021 mit Abschluss des Baus der Fernwärmeleitung im Bereich des Knotenpunktes Wolbecker Straße/Hohenzollernring das Lichtsignalanlagenprogramm des Knotenpunktes in den Schaltzeiten angepasst und um separate Linksabbiegesignale ergänzt. Im Anschluss an diese Maßnahme soll die Unfalllage insbesondere bzgl. der rechtsabbiegenden Fahrzeuge vom Hansaring in die Wolbecker Straße weiter beobachtet werden. Soweit erforderlich könnte der Rechtsabbieger ggf. dann separiert werden, wenn die Bepflanzung vor der Hansaschule an entsprechender Stelle weichen würde.

In Bezug auf das vorliegende Planverfahren wurden die Maßnahmen gutachterlich bewertet (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 24.06.2021). Im Ergebnis haben die Maßnahmen keinen nennenswerten Einfluss auf das Verkehrsmodell zum VBP Nr. 609, da alle derzeitigen Fahrbeziehungen weiterhin möglich sein werden. Auch kann lt. Gutachter davon ausgegangen werden, dass in der planerischen Umsetzung bzw. mit flankierenden Maßnahmen es durch den Sicherheitsgewinn keinen Leistungsfähigkeitsengpass geben wird. Ein Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualität des Knotenpunktes ist nicht gegeben (s. o. Tabelle 2). Die Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Radfahrer in der Bedeutung als Kundenverkehre für den HafenMarkt wird grundsätzlich begrüßt.

### **Fazit**

Insgesamt werden seitens des Verkehrsgutachters keinerlei Bedenken gegen die Planung erhoben, vielmehr können mit den gutachterlich aufgezeigten Maßnahmen im Zuge des Hansarings vorhandene Mängel in der Verkehrsinfrastruktur beseitigt und die Verkehrssicherheit erhöht werden, so dass sich trotz vorhabenbezogener Mehrverkehre im belastungssensiblen Umfeld in der Gesamtbetrachtung unter Mobilitätsaspekten eine Verbesserung gegenüber der heutigen Situation einstellt. Hinsichtlich der Verkehrsbelastungen auf den Straßen im Einwirkungsbereich des Vorhabens ist für die Prognosefälle dokumentiert, dass trotz Eröffnung des HafenMarktes die Belastungen der umliegenden Straßen auf einem ähnlichen Niveau verbleiben. Die vorhabenbedingten Mitarbeiter- und Lieferverkehre zur Schillerstraße stehen der Widmung der Schillerstraße als Fahrradstraße nicht entgegen. Die Schaffung von Quartiersstellplätzen im Vorhaben mit Reduzierung des Parkplatzsuchverkehrs in den umgebenden Wohnstraßen schließt eine bereits zum Verfahren des Bebauungsplans Nr. 401 angestoßene Lücke in der verkehrlichen Infrastruktur des Hansa- und Hafenviertels und ist ausdrücklich positiv hervorzuheben. Die Deckung des Stellplatzbedarfs für das Vorhaben mit einer Höhergewichtung der Fahrradabstellplätze gegenüber Pkw-Einstellplätzen sowie der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Zusammenhang mit den geplanten Einzelhandelseinrichtungen wirkt sich positiv auf den Umweltverbund mit einer Reduzierung des motorisierten Verkehrs aus.

Mit Umsetzung der gutachterlich aufgezeigten Maßnahmen ist eine leistungsfähige und verkehrssichere Erschließung des Plangebietes gewährleistet. Die Grundsätze einer gesicherten Erschließung sind mit der Errichtung des neuen lichtsignalgesteuerten Knotenpunktes im Anbindungspunkt des Vorhabens an den Hansaring uneingeschränkt erfüllt. Die Umsetzung des baulichen Eingriffs in den Hansaring mit Ausbau des Knotenpunktes wird auf der Ebene des Durchführungsvertrags zwischen der Stadt Münster und der Vorhabenträgerin verbindlich vereinbart. Über die abschließende Ausführung des Knotenpunktes wird ein separater Baubeschluss durch die Gremien der Stadt Münster gefasst.

Im Zusammenhang mit den Baustellen zur Verlegung und Sanierung der Fernwärme-Transportleitungen kommt es auf einzelnen Straßenabschnitten im Umfeld des Vorhabens phasenweise zu starken Verkehrseinschränkungen. Die Ergebnisse der Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 11.01.2022) zeigen jedoch, dass die Straßen im Untersuchungsgebiet während der Baustellenphase überwiegend geringere Verkehrsbelastungen zu erwarten haben als in der VTU zum VBP 609 prognostiziert. Steigerungen sind dagegen am Hafenweg oder am Albersloher Weg zu erwarten, ebenso an kleineren Straßen im Untersuchungsgebiet. Als Sondersituation infolge temporärer Baustellen werden die Auswirkungen der Baustellen von der Stadt gesondert in den Blick genommen und geeignete verkehrslenkende Maßnahmen gegebenenfalls in Kombination mit Temporeduzierungen zur Minderung der Störeinträge durchgeführt.

Etwasige Ertüchtigungs- und/oder Verkehrssicherheitsmaßnahmen an den bestehenden Knotenpunkten Hansaring / Albersloher Weg und Hansaring / Wolbecker Straße sind unbeeinflusst vom Vorhaben und unabhängig vom vorliegenden Planverfahren grundsätzlich möglich. Die Entscheidung über Art und Umfang möglicher Maßnahmen liegt bei der Stadt Münster.

### **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, 17 und S30 verkehren über den Albersloher Weg und die Linien 11, 22/R22/R32, die Ringlinien 33 und 34 sowie die Linien S20 und R11/R13 verkehren über die Wolbecker Straße / den Hohenzollernring. Aus Gründen der Buspriorisierung in Richtung Wolbecker Straße wird die aktuell als Buskap bestehende Haltestelle vor dem Gebäude Hansaring 46 mit Umsetzung der Vorhabenziele hinter die geplante Lichtsignalanlage im zukünftigen Einfahrtsbereich der Vorhabennutzung verlegt und als Busbucht ausgeführt.

Die Ausführung der Haltestelle als Busbucht behebt hierbei den vorhandenen Mangel in der Verkehrsinfrastruktur, da das bestehende Buskap den Verkehrsfluss und damit auch die Verkehrssicherheit auf dem Hansaring negativ beeinflusst. Negative Auswirkungen auf den Busverkehr werden nicht gesehen. Auch bei dem hohen Verkehrsaufkommen auf dem Hansaring ist das Einschleifen in den Verkehr unter den bestehenden und für jedermann verpflichtenden Verkehrsregeln (§ 20 StVO) sowie insbesondere über die mit der Ampelschaltung generierten Slots uneingeschränkt möglich.

### **6.3.3. Verkehrsflächen**

Die verkehrliche Hauptanbindung des Vorhabenbereichs erfolgt vom Hansaring im Bereich der Grundstücke „Hansaring 48“ und „Hansaring 54“ über den neu auszubauenden Knotenpunkt des Hansarings mit dem neuen Erschließungsstich zum Planvorhaben. Entsprechend seiner Bedeutung als Haupteinschließung der Vorhabennutzungen mit vielfältigen Wege- und Fahrbeziehungen in und aus dem öffentlichen Straßennetz ins Plangebiet und in seiner Funktion als Hauptzu-/abfahrt zur öffentlichen Quartiersgarage ist der Erschließungsstich als öffentliche Straßenverkehrsfläche an den Hansaring anzubinden. Der Knotenpunkt ist lichtsignalgesteuert auszubauen. Vor dem Hintergrund werden

- die umzubauenden Teilflächen des Hansarings sowie die Einmündung vom Hansaring in den Vorhabenbereich als neuer Erschließungsstich mit einer Tiefe von rund 70 m und

einer Breite von rund 20 m als Straßenverkehrsfläche nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt.

Die Abgrenzung dokumentiert die Ausbaugrenzen des neuen Knotenpunktes am Hansaring und den geplanten Ausbau der Verkehrsfläche im Vorhabenbereich mit den durch Hochborde eingefassten Fahrbahnflächen von der Einmündung am Hansaring bis zur Umfahrung der Tiefgaragenein- und -ausfahrt. Die Rampen der Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage sind als baulicher Bestandteil der betrieblichen Anlagen des Vorhabens aus der Festsetzung der Straßenverkehrsfläche herausgenommen.

Neben der Sicherung der Flächen des baulichen Eingriffs in den Hansaring ist eine gesicherte verkehrliche Anbindung einschließlich der notwendigen Umfahrungen, auch in Hinblick auf eine etwaige spätere Realteilung des Vorhabengrundstückes und damit gesicherte Erschließung der Teilgrundstücke, 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 Bebauungsplans. Der östliche Straßenabschnitt des Hafenwegs hat zurzeit nicht die Eigenschaft einer öffentlichen Straße im Sinne des § 2 Abs. 1 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW), lediglich das westlich angrenzende Teilstück des Hafenwegs von der Dortmunder Straße bis zur Straße Am Mittelhafen (außerhalb des Geltungsbereichs) wurde im Jahr 2005 als öffentliche Straßenverkehrsfläche gewidmet. Zur Umsetzung der Entwicklungsziele im Bereich Stadthafen I wird der

- Verlauf des Hafenwegs im Geltungsbereich des Bebauungsplans innerhalb der bestehenden Eigentums- und Ausbaugrenzen als Straßenverkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt. Innerhalb der festgesetzten Abgrenzung kann die verkehrliche Erschließungsfunktion der Straße sowohl für die bestehenden als auch zukünftig angrenzenden Nutzungen entsprechend den geplanten Ausbauzielen vollständig abgebildet werden (siehe auch Kapitel 6.3.1).

Neben der Festsetzung als Straßenverkehrsfläche ist eine Widmung des Hafenweges als öffentliche Straße geplant, die in östlicher Richtung im weiteren Verlauf außerhalb des Geltungsbereiches primär Fußgängern, Radfahrern und Versorgungsfahrzeugen vorbehalten sein soll.

Über die Festsetzungen zu Straßenverkehrsflächen und der Widmung des Hafenweges 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 (siehe Kapitel 6.5).

Die Erschließung des Mischgebietes erfolgt über den Hafenweg.

#### **6.4. Ver- und Entsorgung, technische Infrastruktur**

Der Geltungsbereich kann über die technische Infrastruktur in den umgebenden Straßen Hansaring, Schillerstraße und Hafenweg an das vorhandene Ver- und Entsorgungsnetz der Stadt Münster erschlossen werden. Die **Energieversorgung** der Vorhabennutzungen kann hierbei über einen Anschluss an das Fernwärmenetz im Hansaring erfolgen. Die Stromversorgung mit

Anschluss an die übergeordneten Versorgungsleitungen erfolgt über insgesamt vier Trafostationen auf dem Vorhabengrundstück, von denen zwei als private Stationen die Einzelhandelsnutzungen sowie die Ladesäulen für die E-Mobilität (Pkw und Fahrrad) versorgen und zwei als öffentliche Transformatoren die allgemeine Stromversorgung der Nutzungen sicherstellen. Die Flächenbedarfe und Standorte der Trafostationen sind mit den Versorgern abgestimmt, ein privater und ein öffentlicher Transformator wurden bereits im Bereich der Anlieferausfahrt zur Schillerstraße bzw. im Innenhof des Bauteils C zur östlichen Grenze des Grundstücks Hansaring 48 errichtet. Die übrigen zwei Stationen, der Transformator für die E-Ladesäulen sowie eine Ortsnetzstation des Versorgers, sind im südöstlichen Planbereich im Einmündungsbereich der Anlieferzufahrt vom Hafenweg geplant. Die Standorte der privaten Transformatoren sind nachrichtlich im Bebauungsplan eingetragen. Die Standorte der Ortsnetzstation des Versorgers werden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB

- als Flächen für Versorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung ‚Elektrizität‘ zeichnerisch festgesetzt.

Mit der Festsetzung wird den Belangen nach einer planungsrechtlichen Sicherung der öffentlichen Stromversorgung im Vorhabenbereich entsprochen. Die Leitungsführung und Zugänglichkeit der öffentlichen Netzstationen erfolgt über die Festsetzung von Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Erschließungsträger auf dem Vorhabengrundstück (siehe Kapitel 6.5).

Im angrenzenden Bereich, auf dem Grundstück Hansaring 66/66a, sind zahlreiche Telekommunikationslinien der Telekom vorhanden, die seit 2014 über die neue Betriebsstelle ‚Hansaring 66a‘ 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. Der Verlauf des Hochspannungskabels ist nachrichtlich im Bebauungsplan dargestellt. Eine Beeinträchtigung der Leitungstrasse durch die geplanten Baumaßnahmen ist nicht gegeben. Zur allgemeinen Sicherung der Belange im Zusammenhang mit dem Hochspannungskabel ist ein Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen, weitergehende planungsrechtliche Sicherungen sind vor dem Hintergrund der Festsetzung und nachgehenden Widmung des Hafenwegs als öffentliche Verkehrsfläche nicht zu treffen.

Die **Entsorgung von Schmutz- und Regenwasser** erfolgt über das bestehende Kanalnetz im Hansaring, der Schillerstraße bzw. im Hafenweg. Die Aufnahme der zusätzlichen Anschlussmengen ist über die vorhandene Netzkapazität sichergestellt. Im nördlichen Planbereich des Vorhabengrundstücks verläuft ein Regenwasserkanal der Stadt Münster, der entsprechend den Regelungen im Durchführungsvertrag zum VBP Nr. 535 im Zuge der Teilerrichtung des Planvorhabens bereits erneuert und in einer veränderten Trassenführung zur Schillerstraße geführt wurde.

Die **Abfallentsorgung** der Nutzungen im Geltungsbereich 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 wurde in Abstimmung mit den Abfallwirtschaftsbetrieben der Stadt Münster ein Abfallentsorgungskonzept erstellt. Entsorgungspunkte mit öffentlich nutzbaren Containern sind mit dem Abfallentsorgungskonzept nicht Gegenstand der Planung. Öffentliche Entsorgungscontainer stehen bereits in der Schillerstraße sowie im Bereich zwischen der zukünftigen Zufahrt und der Schillerstraße auf dem Hansaring bereit.

Für die Nutzungen im Mischgebiet erfolgt die Ver- und Entsorgung über den angrenzenden Hafenweg. Planungsrechtliche Sicherungen zur technischen Infrastruktur sind für das Grundstück nicht erforderlich.

### **6.5. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte**

Die Sicherung übergeordneter Leitungs- und Wegeverbindungen über das Vorhaben Grundstück zur technischen und stadträumlichen Vernetzung des Vorhabens mit dem bestehenden und geplanten baulichen Umfeld erfolgt über die Festsetzung von Geh-, Fahr- und Leitungsrechten gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB. Entsprechend den technischen Erfordernissen werden

- ein Leitungsrecht zugunsten des Erschließungsträgers (L-E) mit einer Breite von 1,50 m bis 2,75 m entlang der westlichen Vorhabenbereichsgrenze, ausgehend vom Knotenpunkt Hansaring bzw. vom Hafenweg bis zur Fläche für Versorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung ‚Elektrizität‘ als Standort der öffentlichen Trafostation im Teilbereich C
- ein Gehrecht zugunsten des Erschließungsträgers (G-E) mit einer Breite von 1,50 m von der Haupteinschließung vom Hansaring in den Innenhof des Teilbereiches **C** zur öffentlichen Trafostation sowie
- ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten des Erschließungsträgers (GFL-E) mit einer Breite von 1,50 m im südöstlichen Planbereich der Anlieferzufahrt vom Hafenweg bis an die Fläche für Versorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung ‚Elektrizität‘ als Standort für die öffentliche Ortsnetzstation festgesetzt.

Mit den Festsetzungen wird den Erfordernissen zur Anbindung, Erschließung und Wartung der öffentlichen Transformatoren (siehe Kapitel 6.4) planungsrechtlich Rechnung getragen. Die Leitungstrassen sind fast vollständig durch das Vorhaben überbaut, lediglich im Bereich des Innenhofes des Teilbereiches **C** bzw. im südöstlichen Anschluss vom Hafenweg verlaufen die Kabeltrassen außerhalb überbauter Flächen.

Das übergeordnete städtische Ziel nach einer Aufhebung der Barriere zwischen den nördlichen Wohnbereichen und den Nutzungen am Stadthafen und einer Stärkung der Vernetzung im südöstlichen Stadtbereich (siehe Kapitel 1.2) wird durch die Ausweisung einer durchlaufenden Fuß- und Radewegeverbindung über den Vorhabenbereich vom Hansaring bis zum Hafenweg bzw. zum zukünftigen urbanen Quartier „Stadthafen Nord“ aufgenommen. Darüber hinaus soll das Angebot an öffentlichen Grün- und Aufenthaltsflächen im Hafengebiet durch die Errichtung des Pocket-Parks im südlichen Vorhabenbereich gestärkt werden. Eine Festsetzung der Wegeverbindungen und Aufenthaltsflächen im Vorhabenbereich als öffentliche Straßenverkehrsflächen und einer damit verbundenen öffentlichen Widmung der Flächen wird vor dem Hintergrund der geplanten Gebäudekubaturen mit aus- bzw. überkragenden Gebäudeteilen, den nutzungsbezogenen Anforderungen an die ebenerdigen Ladenvorbereiche (Außendarstellung, Außengastronomie, Fahrradabstellanlagen, etc.) sowie der nahezu vollständigen Unterbauung des Vorhabenbereichs mit einer großflächigen Tiefgarage als nicht sinnvoll erachtet und somit nicht vorgenommen. Sowohl die Genehmigung der Gebäude als auch die Ansprüche der Nutzungen sind mit den Bedingungen öffentlich gewidmeter Flächen auf bauordnungs- sowie ordnungsrechtlicher Ebene nicht ohne Einschränkungen realisierbar. Abgeleitet aus den städtebaulichen Erfordernissen erfolgt die Sicherung der öffentlichen Belange daher über Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB. So wird

- ein Geh- und Fahrrecht – dieses beschränkt auf den Radverkehr – zugunsten der Öffentlichkeit (GR-Ö) vom Hansaring bis an die östliche Grundstücksgrenze und vom Hansaring bis an den Hafenweg festgesetzt. Weitergehend wird die Fläche des geplanten „Pocket-Parks“ im südlichen Übergang des Vorhabengrundstücks zum Hafenweg mit einem Gehrecht zugunsten der Öffentlichkeit (G-Ö) belegt.

Über die Festsetzungen wird den städtischen Zielsetzungen nach einer Durchwegung des Vorhabenbereichs und Aufenthaltsflächen für die Öffentlichkeit uneingeschränkt entsprochen.

Neben der planungsrechtlichen Sicherung der Leitungs- und Wegetrassen über die Festsetzungen im Bebauungsplan werden die Belange zu Geh-, Fahr- und Leitungsrechten über eine privatrechtliche Vereinbarung zwischen dem Grundstückseigentümer und dem Versorger sowie über Baulasteintragungen gesichert.

## **6.6. Immissionsschutz**

### **6.6.1. Schallimmissionen**

#### **6.6.1.1. Grundlagen und Vorgehensweisen**

##### **Schalltechnische Standortbewertung**

Der Vorhabenstandort ist als Teil der Siedlungsstrukturen der südöstlichen Münsteraner Innenstadt durch Lärmemissionen, insbesondere durch Verkehrslärm entlang der innerstädtischen Haupterschließungsstraßen, bereits im Bestand erheblich belastet. Auch der Lärmaktionsplan (LK Argus Kassel GmbH in Zusammenarbeit mit Lärmkontor GmbH und konsult GmbH, 29.03.2021) bewertet den Hansaring als Straße mit hoher Lärmbetroffenheit. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass für die Überplanung des Geltungsbereiches die Orientierungswerte der DIN 18005-1<sup>18</sup> nicht eingehalten werden können bzw. sogar deutlich überschritten werden. Unabhängig davon besteht ein nachhaltiges städtebauliches Interesse, die bereits teilerrichtete Bebauung auf dem Vorhabenrundstück in den überarbeiteten Entwicklungszielen (vgl. Kapitel 1.2) baulich fertigzustellen und im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung die Innenentwicklung im südöstlichen Innenstadtquartier entsprechend den Zielsetzungen des Masterplans „Stadthäfen Münster“ zu vervollständigen und die Nachnutzung / Konversion der ehemaligen Gewerbeflächen im Hafen voranzutreiben.

Mit Umsetzung des Planvorhabens in dem Nutzungsprofil großflächiger Einzelhandelsnutzungen, Wohnen und Dienstleistungen, Gastronomie, zweier Kindergrößtagespflegestellen und einer zusätzlichen Quartiersgarage (siehe Kapitel 1.2) sind besondere Anforderungen an den Immissionsschutz zu stellen um städtebauliche Missstände zu verhindern und die Schutzansprüche nach gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen sowohl für die Nutzungen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes als auch für die angrenzenden bestehenden Nutzungen im Einwirkungsbereich des Planvorhabens zu gewährleisten.

##### **Verkehrliche Anbindung des Vorhabens und Auswirkungen auf die Lärmsituation**

Zur verkehrlichen Anbindung des Vorhabens ist ein baulicher Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings mit Umbau der derzeitigen Grundstückszufahrt erforderlich. Vor dem

---

<sup>18</sup> DIN 18005-1: Schallschutz im Städtebau Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung.  
Juli 2002

Hintergrund der bereits bestehenden hohen Vorbelastung aus Verkehrslärm wurden im Vorfeld zunächst mehrere Planungsvarianten zur Anbindung des Vorhabens an den Hansaring einer grundsätzlichen Bewertung unterzogen, um ggf. durch eine bauliche Optimierung eine mögliche Reduzierung der Lärmbelastung zu erwirken (vgl. Kapitel 6.3.1. Verkehrliche Anbindung des Vorhabens an den Hansaring). Mit der gewählten Variante eines Lichtsignalgesteuerten Knotenpunktes ist eine Erhöhung der Lärmimmissionen aus der Ampelanlage verbunden, die – unabhängig von der tatsächlichen Erhöhung – pauschalierend über einen Zuschlag erfasst wird. Gekoppelt an die Öffnungszeiten der Einzelhandelseinrichtungen erfolgt der Betrieb der Lichtsignalanlage ausschließlich im Tageszeitraum von 6:00 bis 22:00 Uhr. Mit Verweis auf das Urteil des OVG Rheinland-Pfalz vom 2.5.2002 – 1 C 11563/00, 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.

### **Sicherung des Immissionsschutzes und schalltechnische Untersuchungen**

Innerhalb des Plangebietes erfolgt die Sicherung des Immissionsschutzes gegenüber Verkehrs- und Gewerbelärm gemäß den Maßgaben der DIN 18005-1 (Schallschutz im Städtebau) und der 16. BImSchV<sup>19</sup> (Verkehrslärmschutzverordnung) bzw. der TA Lärm<sup>20</sup> über Festsetzungen und Hinweise im vorhabenbezogenen Bebauungsplan.

Außerhalb des Plangebietes und im Einwirkungsbereich des baulichen Eingriffs in den Hansaring erfolgt die Prüfung und Bewertung des durch den baulichen Eingriff erhöhten Verkehrslärms nach §§ 41, 42 BImSchG in Verbindung mit der 16. und 24. BImSchV.

Auch außerhalb des Einwirkungsbereiches des baulichen Eingriffs wird eine heute bereits bestehende hohe Verkehrslärmbelastung auf dem Hansaring und auf angrenzenden Straßen durch das Vorhaben weiter gesteigert, zumeist nur geringfügig und unterhalb der Wahrnehmungsschwelle. Für diese Bereiche wird untersucht, inwieweit der Verkehrslärm die Schwelle zur Gesundheitsgefahr – 70/60 dB(A) tags/nachts – erstmals erreicht oder weitergehend überschreitet und wie Verkehrslärmsteigerungen auch unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle durch im Durchführungsvertrag zwischen der Stadt Münster und der Vorhabenträgerin vereinbarte Leistungen auf passiven Schallschutz abgemildert werden können.

Zudem wird in einer Summationsbetrachtung untersucht, inwieweit die Steigerungen des Verkehrslärms auch angesichts einer Gewerbelärmbelastung und der Wohnverhältnisse an den schallabgewandten Gebäuderückseiten zugemutet bzw. nur gegen Gewährung passiven Schallschutzes zugemutet werden können.

Die Bewertung der Lärmauswirkungen erfolgt in Form eines schalltechnischen Berichtes zum VBP Nr. 609 als Aktualisierung der im Rahmen des VBP Nr. 535 und der 39. FNP-Änderung

---

<sup>19</sup> 16. BImSchV: Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) geändert durch Artikel 1 V vom 18. Dezember 2014 | 2269 (Schienenlärm). Juni 1990 – geänderte Fassung vom 18. Dezember 2014

<sup>20</sup> TA Lärm: Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz, Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm. 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01. Juni 2017 (BAnz AT 08. Juni 2017 B5), mit Erlass des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes NRW vom 18. Juli 2017 zur Korrektur von redaktionellen Fehlern beim Vollzug der TA Lärm

beigebrachten schalltechnischen Untersuchungen. Nach dem Urteil des OVG NRW von April 2018 ist der VBP Nr. 535 unwirksam. Über den VBP Nr. 609 soll nun für das veränderte Vorhaben „HafenMarkt“ neues Planungsrecht geschaffen werden (vgl. Kapitel 1.1). Für die geänderte Vorhabenplanung liegt eine neue verkehrstechnische Untersuchung vor (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020), auf deren Grundlage der schalltechnische Bericht zum VBP Nr. 609 neu erstellt wurde. Der Bericht ist in fünf separate Berichtsdocumentationen aufgeteilt. Er umfasst die

- Verkehrslärmuntersuchung innerhalb des Plangebietes – Bericht Nr. LL5683.11/01 (ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, 08.01.2021)
- Verkehrslärmuntersuchung im Anwendungsbereich der 16. BImSchV zum baulichen Eingriff in öffentliche Verkehrswege (Ausbau des Knotenpunktes am Hansaring mit Neubau der Erschließungsstraße) – Bericht Nr. LL5683.11/02 (ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, 08.01.2021)
- Gewerbelärmuntersuchung – Bericht Nr. LL5683.11/03 (ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, 08.01.2021)
- Bewertung der schalltechnischen Auswirkungen der vorhabenbezogenen Verkehrserzeugung auf die Verkehrslärmsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft – Bericht Nr. LL5683.11/04 (ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, 08.01.2021)
- Sonderfallprüfung zum Zusammenwirken von Verkehrslärm und Gewerbelärm – Bericht Nr. LL5683.11/05 (ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, 08.01.2021)

### **Prognosefälle**

Entsprechend den Prognosefällen aus der verkehrstechnischen Untersuchung (VTU) zum Planvorhaben (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020) werden in dem schalltechnischen Bericht zur Verkehrslärmuntersuchung innerhalb des Plangebietes (Bericht Nr. LL5683.11/01), im Bericht zur Verkehrslärmsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft (Bericht Nr. LL5683.11/04) und in der Sonderfallprüfung zum Zusammenwirken von Verkehrslärm und Gewerbelärm (Bericht Nr. LL5683.11/05) der Planfall

- Prognose 2022 als Zeitpunkt der angestrebten Inbetriebnahme des HafenMarkts
- Prognose 2024 mit der zusätzlichen Verkehrsentwicklung aus dem Vorhaben „Stadthafen Nord“
- Prognose 2026 mit zusätzlicher Berücksichtigung der Entlastungen für den Hansaring durch die Fertigstellung des Ausbaus der B 51 (3. BA) und den Neubau der B 481n
- Prognose 2035 mit den zusätzlichen Verkehrsentwicklungen durch weitere Hafenentwicklungen und mit Ausbau/Umbau der Bahnunterführung Hafenstraße (BU neu)

in die Bewertung eingestellt. Weitergehend ist bei allen Prognosefällen entsprechend den Annahmen aus der VTU

- eine allgemeine Verkehrsentwicklung mit einem Zuwachs von 0,2% pro Jahr
- eine nicht durchgehende Befahrbarkeit der Theodor-Scheiwe-Straße sowie
- die durchgehende Qualifikation der Schillerstraße als Fahrradstraße

in Ansatz gebracht (vgl. Kapitel 6.3.1). Im Sinne der Lärmvorsorge in der Bauleitplanung wurde die jeweils zu erwartende Höchstbelastung der relevanten Straßen aus den Prognosefällen 2022, 2024, 2026 und 2035 zu Grunde gelegt, obwohl diese Situationen zeitgleich nicht zusammenfallen können. Der in der verkehrstechnischen Untersuchung (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020) noch mit untersuchte Planfall Prognose 2035 ohne Ausbau/Umbau der Bahnunterführung Hafenstraße wird in dem Schalltechnischen Bericht nicht weiter betrachtet, da zum einen die Realisierung der neuen Bahnunterführung bis zum Prognosejahr 2035 fester Bestandteil der Annahmen im Masterplan Stadthäfen der Stadt Münster ist und darüber hinaus die Stadt Münster bis dahin noch genügend Gelegenheit hat, abwägend zu prüfen, ob weitere Projekte durch Bauleitplanung zugelassen werden sollen, falls es nicht zu einer neuen Bahnunterführung kommt.

Im schalltechnischen Bericht zum baulichen Eingriff in öffentliche Verkehrswege (Bericht Nr. LL5683.11/02) wurde für die Beurteilung der Anspruchsvoraussetzungen der Planfall Prognose 2022 betrachtet. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt der bauliche Eingriff in den Hansaring und dieser Planfall weist für diesen Bereich des Hansarings auch höhere Verkehrszahlen als in den Planfällen 2024, 2026 und 2035 (mit BU) auf.

### **Vertragliche Leistungen zum passiven Schallschutz**

Die Überlegungen zum Umgang mit der Lärmproblematik sind seit der Normenkontrollentscheidung zum Bebauungsplan Nr. 535 vom 12.04.2018 und der Eilentscheidung zum Baustopp vom 01.02.2019 intensiviert worden. Auch aufgrund neuerer Gerichtsentscheidungen, insbesondere des OVG NRW, Beschluss vom 26.4.2018 – 7 B 1459/17.NE -, und Urteil vom 6.4.2020 – 10 D 31/18.NE -, ist das gesamte Konzept fortentwickelt worden.

Für eine umfassende Abwägung sollen möglichst alle Fälle erfasst werden, in denen vorhabenbedingt Lärmsteigerungen im gesundheitsgefährlichen Bereich auftreten, auch geringfügige Erhöhungen von 0,1 dB. Soweit erkennbar wird, dass an den Hauptverkehrsstraßen außerhalb des Untersuchungsbereiches aufgrund großräumiger Verkehrsverlagerungen nur noch minimale Verkehrslärmsteigerungen (unterhalb 0,3 dB) anfallen können, sollen diese pauschal abgewogen, aber nicht weiter dokumentiert werden.

Innerhalb des baulichen Eingriffs am Hansaring bleibt es bei den gesetzlichen Ansprüchen der Betroffenen nach der 16. BImSchV und der 24. BImSchV. Zusätzlich sollen hier, aufgrund der höchsten Betroffenheiten, die Eigentümer von Wohnungen für den Fall, dass die Wohnungen bereits über Schallschutzfenster und die Schlafräume bereits über schallgedämpfte Lüftungen verfügen und deswegen nach der 24. BImSchV keine weiteren Ansprüche bestehen, gegen Nachweis des Einbaus bis zu 3.500 € je Wohnung erhalten, um weitere Räume schallgedämpft lüften zu können.

Außerhalb des baulichen Eingriffs sollen durch vertragliche Regelungen im Durchführungsvertrag Leistungen der Vorhabenträgerin für passiven Schallschutz zugunsten betroffener Wohnungseigentümer gewährt werden (Vertrag zugunsten Dritter). Die Anspruchsvoraussetzungen werden für jedes Geschoss, bei mehreren Wohnungen je Geschoss für jede Wohnung, gesondert für jeden Prognosefall (siehe oben) ermittelt. Unter dem Aspekt der Gleichbehandlung der schützenswerten Nutzungen wird als Bewertungsmaßstab einheitlich die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung mit 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts unabhängig von der Baugebietsausweisung der betroffenen Gebäude zugrunde gelegt. Ein grundsätzlicher Anspruch auf Leistungen zum passiven Schallschutz besteht, wenn

- straßenseitig der Verkehrslärm vorhabenbedingt auch nur in einem der Planfälle um mindestens 0,5 dB bis in den Bereich von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts oder mehr gesteigert wird (siehe schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.11/04)
- der Verkehrslärm vorhabenbedingt um mindestens 3 dB auf Werte oberhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV gesteigert wird (siehe schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.11/04)
- die Summe des Verkehrs- und Gewerbelärms (letzterer pauschaliert mit den Richtwerten der TA Lärm zuzüglich 1 dB) auch nur in einem der Planfälle um mindestens 0,5 dB bis in den Bereich von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts oder mehr gesteigert wird (siehe schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.11/05)
- die Summe des Verkehrs- und Gewerbelärms (letzterer pauschaliert mit den Richtwerten der TA Lärm zuzüglich 1 dB) auch nur in einem der Planfälle um mindestens 0,3 dB bis in den Bereich von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts oder mehr gesteigert wird für Wohnungen, die rückseitig, an der schallabgewandten Seite, nicht angemessen genutzt werden können (siehe schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.11/05).

Wohnungen, die rückseitig nicht angemessen genutzt werden können, sind:

- Wohnungen, bei denen rückseitig eine zu hohe Gesamtlärmbelastung vorliegt. Dabei werden analog zu den jeweiligen Orientierungswerten des Beiblattes 1 zu DIN 18005-1 für Mischgebiete gesunde Wohnverhältnisse unterstellt, wenn an der Rückseite in der Summe von Verkehrslärm und Gewerbelärm tags kein höherer Wert als 63 dB(A) (= Summe der Orientierungswerte für Verkehrs und Gewerbelärm tags von 60 dB(A) + 60 dB(A) = 63 dB(A)) und nachts kein höherer Wert als 51,2 dB(A) (Summe der Orientierungswerte für Verkehrs und Gewerbelärm nachts von 50 dB(A) + 45 dB(A)) zu befürchten ist.

Da der Gewerbelärm mit vertretbarem Aufwand nicht zu ermitteln ist und dauernden Änderungen unterliegt, wird als Worst Case unterstellt, dass der Gewerbelärm überall den Richtwert der TA Lärm ausschöpft und zusätzlich Überschreitungen um 1 dB im Sinne des Irrelevanzkriteriums auftreten können, also in Mischgebieten bei 61/46 dB(A) liegt. Die Verkehrslärmbelastung der Rückseiten wird dagegen in dem Lärmgutachten zur Sonderfallprüfung exakt berechnet.

- Wohnungen, die rückseitig über keine Fenster verfügen,
- Wohnungen, in denen über die rückwärtigen Fenster kein Aufenthaltsraum (Wohnzimmer, Schlafzimmer, Arbeitszimmer, Wohnküche) belüftet wird, sondern nur Nebenräume (Küche, Badezimmer, Abstellraum, Flur) oder,
- Wohnungen von Wohngemeinschaften, in denen straßenseitige WG-Zimmer indirekt nur über Zimmer anderer WG-Bewohner belüftet werden können.

In den vorgenannten Fällen besteht ein grundsätzlicher Anspruch auf den straßenseitigen Einbau neuer Schallschutzfenster. Soweit die Räume auch zum Schlafen genutzt werden (Schlafzimmer, Kinderzimmer, WG-Zimmer) werden auch schallgedämmte Lüftungen eingebaut.

In einer ergänzenden Untersuchung hat der beratende Ingenieur Dr. Mainka (Mainka, Dezember 2020) in Abstimmung mit der Stadt Münster und auf der Basis, der dort aus den Bauakten gewonnenen Erkenntnisse die Wohnungen ermittelt, die keine Fenster zur schallabgewandten

Seite, sondern lediglich zum Hansaring besitzen. Das betrifft sog. nichtdurchgesteckte Wohnungen, bei denen ein lärmmentlastender Effekt im rückwärtigen Wohnungsbereich nicht eintreten kann.

Da nicht auszuschließen ist, dass trotz der umfangreichen Untersuchungen für einzelne Wohnungen verkannt wird, dass die genannten Anspruchsvoraussetzungen vorliegen (z. B. wegen von außen und in den Bauakten nicht erkennbaren Umbauten), enthält der Durchführungsvertrag eine Regelung, dass die Eigentümer der in den schalltechnischen Berichten oder im Durchführungsvertrag nicht identifizierten Wohnungen, gleich ob innerhalb oder außerhalb des Untersuchungsraumes (siehe nachfolgend Untersuchungsraum), bis 3 Monate nach Wirksamwerden des Bebauungsplans eine sachverständige Überprüfung der Verhältnisse an ihrer Wohnung verlangen können. Die Vorhabenträgerin wird diese Fälle dann sachverständig prüfen lassen und bei Vorliegen der Voraussetzungen den vorbeschriebenen Schallschutz gewähren.

Mit dem festgelegten Schwellenwert von 0,5 dB bzw. 0,3 dB bleibt die für die Gewährung der vertraglichen Leistungen zum Schallschutz maßgebliche Erhöhung des Verkehrslärms / Verkehrs- und Gewerbelärms noch deutlich unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Laut OVG NRW, Urteil vom 6.4.2020 – 10 D 31/18.NE Rn. 74, ist die Wahrnehmungsschwelle, bezogen auf einen rechnerisch ermittelten Dauerschallpegel, bei Pegelunterschieden von 1 bis 2 dB anzusetzen. Das OVG Lüneburg, Urteil vom 25.10.2010 – 1 KN 343/07 Rn. 39 geht dagegen erst bei einer Verdoppelung des Verkehrs und einer Verkehrslärmsteigerung von 3 dB von einer Wahrnehmbarkeit der Verkehrslärmsteigerungen aus. Ähnlich auch das BVerwG, Urteil vom 13.3.2008 – 3 C 18/07 Rn. 34, wonach Veränderungen der Geräuschsituation von weniger als 3 dB "nach allgemeinen Erkenntnissen der Akustik vom menschlichen Ohr noch nicht oder kaum wahrgenommen werden können". In der Fachliteratur werden auch teilweise geringere Schwellen, ab 1 dB, genannt. Vor diesem Hintergrund werden minimale Verkehrslärmsteigerungen unterhalb von 0,3 dB, auch im Bereich der Gesundheitsgefährdung, angesichts der mit der Entwicklung dieses Bereiches verfolgten städtebaulichen Ziele auch ohne Gewährung von Leistungen des passiven Schallschutzes als hinnehmbar eingestuft.

### **Untersuchungsraum**

Der Untersuchungsraum für die Bewertung der vorhabenbedingten schalltechnischen Auswirkungen aus Verkehrslärm (Bericht Nr. LL5683.11/04) und aus der Summe von Verkehrs- und Gewerbelärm (Bericht Nr. LL5683.11/05) im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft wurde so gewählt, dass alle Fälle erfasst werden, in denen voraussichtlich mehr als minimale vorhabenbedingte Lärmsteigerungen zu erwarten sind. Nach den Regelungen des Durchführungsvertrages kommen Leistungen der Vorhabenträgerin für passiven Schallschutz demzufolge innerhalb des Untersuchungsraumes in Betracht (siehe oben). Der Untersuchungsraum umfasst den gesamten Hansaring von der Bahnunterführung im Westen (inkl. Hafenstraße 75) bis zur Kreuzung mit der Wolbecker Straße, darüber hinaus Teile des Hohenzollernrings (bis zu den Nrn. 5 und 6), Teile der Wolbecker Straße (beiderseits der Kreuzung mit dem Hansaring), die Schillerstraße (zwischen Hansaring und Kanal), den Hafenweg (vom Albersloher Weg bis zur Nr. 32), die zwischen Hafenweg und Hansaring liegenden Teile der Bernhard-Ernst-Straße, Soester Straße und Dortmunder Straße, den südlichen Teil der Bremer Straße (bis Einmündung Meppener Straße), den südlichen Bereich der Emdener Straße (gegenüber dem Vorhaben) und den Albersloher Weg (zwischen Bremer Straße und Hafenweg). Eine Erweiterung des Untersuchungsraumes würde keine zusätzlichen Erkenntnisgewinne bringen. Vorhabenbedingter Gewerbelärm ist außerhalb

dieses Untersuchungsraumes wegen der Entfernungen nicht zu erwarten. Der vorhabenbedingte Verkehr wird ab jeder Kreuzung/Einmündung weiter verringert und mit dem sonstigen Verkehr vermischt.

### **Aktive Schallschutzmaßnahmen**

Abseits von Abschirmwirkungen aus Gebäudestellungen und Maßnahmen bei der Grundrissgestaltung und Anordnung von Außenwohnbereichen sind aktive Schallschutzmaßnahmen gegenüber Verkehrslärm in Form von Lärmschutzwänden oder -wällen mit Blick auf den innerstädtischen Standort eines in weiten Teilen bebauten Stadtquartiers mit im wesentlichen Lärmeinwirkungen entlang der bestehenden Haupterschließungsstraßen nicht umsetzbar und aufgrund der stadtgestalterischen Defizite auch nicht vertretbar. Als aktive Lärminderungsmaßnahmen in innerstädtisch bebauten Bereichen tragen vielmehr Geschwindigkeitsbeschränkungen von Tempo 50 auf Tempo 30 sowie der Einsatz von lärmminderndem Asphalt zu einer Reduzierung der Belastungspegel aus Verkehrslärm entlang stark befahrener Erschließungsstraßen bei. So kann allein mit einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h eine Minderung des Verkehrslärmpegels um rd. 2 dB erwirkt werden.

Der Rat der Stadt Münster hat in seiner Sitzung am 17.3.2021 den Lärmaktionsplan der 3. Runde (LK Argus Kassel GmbH in Zusammenarbeit mit Lärmkontor GmbH und konsult GmbH, 29.03.2021) als Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2017 der 2. Stufe beschlossen. Im Lärmaktionsplan ist der Hansaring als Straße innerhalb des Tangentenrings mit hoher Lärmbetroffenheit eingestuft. In Ergänzung der Tempo 30 – Konzeption (siehe Kapitel 5.2.3 des Lärmaktionsplans) wird unter den Maßnahmenbereichen (MB) der 1. Priorität mit der Nummer MB 9 für den Hansaring im Bereich zwischen Schillerstraße und Bremer Straße die weitere Prüfung einer Anordnung von Tempo 30 empfohlen. Ein vorgesehener Umbau als alternative Maßnahme ist offen, in Teilbereichen ist eine Fahrbahnsanierung geplant.

Nach Bewertung durch die Straßenverkehrsbehörde liegen derzeit vor dem Hintergrund der noch offenen Prüfungen zum aktuellen Lärmaktionsplan die Voraussetzungen zur Einführung einer Temporeduzierung auf 30 km/h (VZ 274-30) gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO auf dem Streckenabschnitt des Hansarings zwischen Bremer Straße und Wolbecker Straße nicht vor. Die Anordnung einer Tempo-30-Zone gemäß § 45 Abs. 1 c StVO ist aufgrund der verkehrlichen Bedeutung des Hansarings als innerörtliche Vorfahrtstraße unzulässig, auch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO bzw. nach § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO vor sozialen Einrichtungen wäre aufgrund der fehlenden Gefahren- und Unfalllage bzw. der fehlenden sozialen Prägung der Vorhabennutzungen ermessensfehlerhaft (Stadt Münster Ordnungsamt, 21.01.2022). Darüber hinaus hat die Feuerwehr mit ihrer Stellungnahme vom 15.6.2021 mit Verweis auf den Brandschutz- und Rettungsdienstbedarfsplan und die erhebliche Bedeutung des Hansarings als Bestandteil des Feuerwehrvorbehaltsstraßennetzes zur Sicherstellung der Qualitätskriterien kommunaler Gefahrenabwehr im Brandschutz, der technischen Hilfeleistung und den Rettungsdienst einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h widersprochen. Aufgrund der bevorstehenden Immissionsprüfung im Lärmaktionsplan und der Bedenken der Feuerwehr wird derzeit und bis zu einer relevanten Änderung der Sach- und Rechtslage von einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen abgesehen.

Vor dem benannten Hintergrund wurde in den vorliegenden Berichten für den Hansaring die derzeit zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in Ansatz gebracht. Für den Abschnitt der

Bremer Straße als bereits angeordnete zulässige Höchstgeschwindigkeit sowie für den Straßenneubauabschnitt des Planvorhabens werden 30 km/h zugrunde gelegt. Die reduzierte Geschwindigkeit im Straßenneubauabschnitt zum Planvorhaben ist mit der geringen Länge der Verkehrsfläche und den differenzierten Fahrbewegungen – einzelne Fahrspuren für die Zu-/Abfahrt zum ebenerdigen Stellplatz und zur Tiefgarage, Umfahrt, Ladebereich – begründet. In den zugrunde gelegten Höchstgeschwindigkeiten dokumentiert der schalltechnische Bericht für die Hauptbetroffenheiten entlang des Hansarings die Worst-Case-Betrachtung. Verbesserungen der Verkehrslärmsituation aus einer etwaigen zukünftigen Geschwindigkeitsbegrenzung für den Hansaring auf Tempo 30 mit für die Bewertung relevanten Pegelreduzierungen bleiben bei der vorliegenden Betrachtung unberücksichtigt.

Als Fahrbahnoberfläche sowohl für den Bereich des baulichen Eingriffs in den Hansaring als auch für den Straßenneubauabschnitt zum HafenMarkt ist in dem vorliegenden schalltechnischen Bericht Asphalt in Ansatz gebracht. Die Annahme berücksichtigt die Maßgaben der nach der Übergangsregelung zur Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV zum Zeitpunkt der Berichterstellung für das vorliegende Planverfahren noch anzuwendenden RLS-90, wonach pegelreduzierende Korrekturwerte für lärmindernde Straßenoberflächen nur für Außerortsstraßen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten > 60 km/h anzusetzen sind. Erst mit Inkrafttreten der Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV seit dem 1. März 2021 werden mit der in der Folge neuen Richtlinie RLS-19 erstmalig auch Straßendeckschichtkorrekturen für eine Geschwindigkeit < 60 km/h festgelegt, die als Abschläge in Ansatz gebracht werden können. In der Annahme der RLS-90 bleiben diese Effekte bei der vorliegenden gutachterlichen Bewertung ebenfalls unberücksichtigt.

Unabhängig von der gutachterlichen Berechnung soll als Fahrbahnoberfläche im Umgestaltungsbereich des baulichen Eingriffs und des Straßenneubauabschnitts lärmarter Asphalt in Form eines polymermodifizierten Belages AC 8 DS oder alternativ als Splittmastixasphalt SMA 8 S verbaut werden, sodass – abseits einer konkreten Berechnung der Pegelminderungen – mit dem Einbau des lärmindernden Asphalts relevante Verringerungen der Pegelbelastungen aus Verkehrslärm für den Bereich der Umgestaltung und des Straßenneubauabschnitts erwartet werden können.

Mit der neuen Richtlinie RLS-19 werden erstmalig auch die Geräuschminderungen durch leisere bzw. geräuscharme Antriebe betrachtet. Eine wesentliche Reduzierung des Verkehrslärms bei einer Steigerung des Anteils der E-Mobilität im Bereich des Individualverkehrs ist bei Geschwindigkeiten von 50 bzw. 30 km/h nicht gegeben, da ab einer Geschwindigkeit von ca. 25 km/h die Abrollgeräusche der Reifen die Motorengeräusche von Pkw überlagern. Auch bei niedrigen Geschwindigkeiten wird die Lärmentlastung durch die EU-Verordnung zur AVAS<sup>21</sup> und dem damit einhergehenden künstlich erzeugten Verkehrslärm negiert. Im Bereich von Nutzfahrzeugen wie Bussen oder Müllfahrzeugen sowie Motorräder, oder Roller kann hingegen eine Lärmreduzierung erzielt werden. In der Annahme der RLS-90 wurden diese Effekte in der vorliegenden Bewertung nicht begutachtet.

---

<sup>21</sup> Acoustic Vehicle Alerting Systems (Fahrzeug-Warngeräusch-Generator) – akustisches Warnsystem für geräuscharme Fahrzeuge, das über Lautsprecher oder spezielle Fahrzeugteile Geräusche erzeugt, die denen eines Fahrzeuges mit einem Verbrennungsmotor ähneln.

Im Folgenden werden die gutachterlichen Ergebnisse separat für die jeweiligen Berichtsdocumentationen zusammengefasst.

#### **6.6.1.2. Verkehrslärmuntersuchung innerhalb des Plangebietes**

##### **Bericht Nr. LL5683.11/01**

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurden die vom öffentlichen Straßen- und Schienenverkehr hervorgerufenen Verkehrslärmeinwirkungen auf die schützenswerten Nutzungen im Plangebiet wie Wohn- und Aufenthaltsbereiche und Büros ermittelt und entsprechend den Orientierungswerten gemäß dem Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 gutachterlich bewertet. Bei Überschreitung der Orientierungswerte wurden geeignete Schallschutzmaßnahmen aufgezeigt. Aufgrund der stadtstrukturellen Gegebenheiten und stadtgestalterischer Defizite im Zusammenhang mit aktiven Schutzmaßnahmen kann der Schutz der Wohn- und Aufenthaltsräume ausschließlich über passive Schallschutzmaßnahmen erfolgen (siehe oben Kapitel 6.6.1.1 – Aktive Schallschutzmaßnahmen).

Abgeleitet aus den getroffenen Festsetzungen zur zulässigen Vorhabennutzung / Art der baulichen Nutzung wird für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes (Vorhabenbereich und Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB als Ergänzungsbereich) der Schutzanspruch eines Mischgebietes (MI) mit Orientierungswerten von 60/50 dB(A) tags/nachts angenommen. 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 mit einbezogen. Auf Grundlage der Festsetzungen mit teilweisem Ausschluss von Wohnungen für einzelne Gebäudeteile oder einzelne Geschosslagen wird der erforderliche passive Lärmschutz für Büronutzungen o. ä. auf die jeweiligen Tageswerte begrenzt. Gleiches gilt für die schützenswerten Außenwohnbereiche wie Balkone und Dachterrassen, für die als nicht zwingend nutzbare bzw. zu verkehrsarmen Zeiten nutzbare Wohnbereiche abwägend die Immissionsgrenzwerte tags der 16. BImSchV in Ansatz gebracht werden. Zu den Beurteilungsgrundlagen siehe weitergehend Kapitel 2 des Berichtes Nr. LL5683.11/01.

Als relevante Emissionsquellen zum Verkehrslärm wurden die Einwirkungen ausgehend von den öffentlichen Straßen im Einwirkungsbereich des Plangebietes und der öffentlichen Erschließungsstraße mit dem neuen lichtzeichengeregelten Anschluss zum Hansaring sowie die Einwirkungen aus dem Schienenverkehr der westlich zum Albersloher Weg in Hochlage verlaufenden Bahnstrecke Wanne-Eickel – Hamburg untersucht. Die Verkehrslärmimmissionen aus der gewerblichen Nutzung der oberirdischen Stellplatzanlage und der gewerblichen und öffentlichen Nutzung der mit dem Vorhaben geplanten Tiefgarage – außerhalb der öffentlichen Erschließungsstraße – wurden grundsätzlich der Gewerbelärmsituation (siehe Kapitel 6.6.1.4) zugerechnet.

Die Ausgangsdaten für den Straßenverkehr sind den Berechnungen der Prognoseplanfälle 2022, 2024, 2026 und 2035 BU neu der Verkehrsuntersuchung (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020) entnommen (siehe Kapitel 6.6.1.1 – Prognosefälle), die Verkehrsdaten der jeweiligen Straßenquerschnitte mit Angabe des Prognoseplanfalls der höchsten Belastung sind in der Tabelle 1 des Berichtes Nr. LL5683.11/01 zusammengestellt. Die Daten für den Schienenverkehr berücksichtigen im Sinne des Maximalansatzes die aktuellen Prognosedaten für 2030 gemäß den Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG). Über den Zeitraum 2030 hinausgehende

Prognosedaten werden derzeit von der DB AG nicht zur Verfügung gestellt. Im Rahmen des Maximalansatzes wurde eine konservative Abschätzung zum Schienenverkehrslärm ohne Berücksichtigung von etwaigen Schallminderungstechniken an den Gleisen (besonders überwachtes Gleis – büG, Schienenstegdämpfer, Schienenstegabschirmung etc.) vorgenommen. Weitergehende Details zum Untersuchungsumfang, Berechnungsverfahren und Ausgangsdaten sind den Kapiteln 3.1 – 3.5 des Berichtes Nr. LL5683.11/01 zu entnehmen.

Die Berechnungen erfolgen für alle Geschosse der Vorhabennutzung sowie des Ergänzungsgebietes getrennt für den Tages- (6.00 bis 22.00 Uhr) und Nachtzeitraum (22.00 bis 6.00 Uhr) für alle Prognosefälle. Die Ergebnisse der Untersuchung der Verkehrslärmeinwirkungen an den Fassaden im Plangebiet ist den farbigen Lärmkarten der Anlage 3 des Bericht Nr. LL5683.11/01 mit Angabe des höchsten Pegels je Fassade aus den untersuchten Prognoseplanfällen bezogen auf das am stärksten betroffene Geschoss zu entnehmen. Für die unbebauten Bereiche wurde exemplarisch die Verkehrslärmsituation für das 3. Obergeschoss flächig dargestellt. Folgende Ergebnisse sind festzuhalten:

- Die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete von 60/50 dB(A) tags/nachts werden an den straßenzugewandten Fassaden der Vorhabenplanung zum Hansaring und geschossabhängig an der bestehenden Bebauung auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB sowie an den Fassaden der Vorhabenplanung zum Hafenweg mit Werten von bis zu 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts – jeweils im Bereich des baulichen Eingriffs zum Hansaring – sowohl im Tages- als auch Nachtzeitraum überschritten. Betroffen sind teilweise auch die seitlich abknickenden Fassaden am Hansaring sowie Fassaden mit Ausrichtung zur geplanten Erschließungsstraße.

Zum Schutz der Wohn- und Aufenthaltsräume ist für die von den Überschreitungen betroffenen Fassaden passiver Lärmschutz nach den Maßgaben der DIN 4109<sup>22,23</sup> entsprechend den Lärmpegelbereichen IV bis V erforderlich. Mit Blick auf die nächtlichen Überschreitungen sind für vorwiegend zum Schlafen genutzte Räume zusätzlich schallgedämpfte Lüftungseinrichtungen vorzusehen.

Für die betroffenen Fassadenseiten des Vorhabens, für die aufgrund von Festsetzungen geschossweise (Bauteil A2, Erdgeschoss zur neuen Erschließungsstraße) oder für gesamte Gebäudeteile (Bauteil C4 zum Hafenweg) Wohnnutzungen ausgeschlossen sind, kann der erforderliche passive Lärmschutz auf Büronutzungen o. ä. auf den Tageszeitraum ohne zusätzliche schallgedämpfte Lüftungen begrenzt werden.

Die von der Überschreitung betroffenen Fassadenseiten in den Lärmpegelbereichen IV und V sowie die Fassadenseiten mit den zusätzlich erforderlichen schallgedämpften Lüftungseinrichtungen sind der Anlage 4.1 – 4.3 des Berichtes zu entnehmen. Außerhalb der gekennzeichneten Lärmpegelbereiche IV und V werden die Orientierungswerte des Beiblattes 1 zu DIN 18005-1 eingehalten oder unterschritten, so dass dort passiver

---

<sup>22</sup> DIN 4109-1: Schallschutz im Hochbau – Teil 1. Mindestanforderungen. Deutsches Institut für Normung e.V., Berlin, Januar 2018

<sup>23</sup> DIN 4109-2: Schallschutz im Hochbau – Teil 2. Rechnerische Nachweise der Erfüllung der Anforderungen. Deutsches Institut für Normung e.V., Berlin, Januar 2018

Schallschutz für die Nutzungen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes nicht erforderlich ist.

- Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Mischgebiete von 64 dB(A) tags wird im Plangebiet nur am Hansaring an Fassaden im direkten Einwirkungsbereich des Anschlussknotens überschritten. Hier ist ein ausreichender Schutz von Außenwohnbereichen, die dem regelmäßigen Aufenthalt dienen, im Sinne gesunder Wohnverhältnisse nicht gegeben. In der Planung wurde dies berücksichtigt, in dem an diesen Fassaden des Planvorhabens keine schützenswerten Außenwohnbereiche angeordnet sind.

An den übrigen Fassaden ist von einer Einhaltung bzw. Unterschreitung des Immissionsgrenzwertes tags auszugehen, sodass hier eine adäquate Nutzung von Außenwohnbereichen möglich ist.

In Abwägung der Belange zeitgemäßer Wohnungsanforderungen mit einer gesteigerten Wohnungsqualität durch die Ausweisung von Loggien oder Balkonen und einer nicht zwingenden Nutzung bzw. einer Nutzung nur zu verkehrarmen Zeiten, kann die Ausweisung von Außenwohnbereichen an Fassaden mit Beurteilungspegeln oberhalb des Orientierungswertes für MI tags der DIN 18005 von 60 dB(A) aber < 64 dB(A) toleriert werden.

Betroffen im Planvorhaben sind zwei Fassadenbereiche mit den südlichen Loggien der Wohnungen im 4. – 6. Obergeschoss der Turmbebauung zum Einfahrtsbereich vom Hansaring sowie die Loggien im 2. und 3. Obergeschoss der östlich angrenzenden viergeschossigen Randbebauung mit Beurteilungspegeln tags von maximal 61 dB(A) bzw. 60 dB(A). 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. Auch für das Mischgebiet nach § 12 Abs. 4 BauGB zum Hafenweg liegen mit einem Beurteilungspegel in der vorderen Fassadenebene von maximal 64 dB(A) im Erdgeschoss und dann abnehmend von 63 auf 58 dB(A) ab dem 1. – 4. Obergeschoss die relevanten Werte im Bereich bzw. unterhalb des anzusetzenden Grenzwertes der Verkehrslärmschutzverordnung. Unter Ausnutzung der Gebäudesüdseite sind hier ab dem 1. Obergeschoss durchlaufende Balkone realisiert.

Mit Blick auf die gutachterlichen Ergebnisse zur Einhaltung des Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV ist ein Regelungsbedarf zur Einschränkung von Außenwohnbereichen in belasteten Bereichen mit Überschreitung des Grenzwertes für die Nutzungen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes nicht gegeben.

Planungsrechtlich zu sichern sind die erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Wohn- und Aufenthaltsräume im Bereich der Fassaden mit Überschreitung des schalltechnischen Orientierungswertes der DIN 18005. Die dabei einzuhaltenden Vorgaben zu Lärmpegelbereichen und maßgeblichen Außenlärmpegeln, die Vorgaben und Anforderungen zur Ermittlung der gesamten bewerteten Bau-Schalldämm-Maße der Außenbauteile sowie die Vorgaben zum Schallschutz für vorwiegend zum Schlafen genutzte Räume sind den Kapiteln 5.1 – 5.3 des Berichtes Nr. LL5683.11/01 zu entnehmen. In Anbetracht der wesentlichen Vorbelastung werden im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung die jeweils höchsten ermittelten Beurteilungspegel als Maßstab der Festsetzung des Lärmpegelbereichs über die gesamte Fassadenhöhe angesetzt.

Folgende Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB werden für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes getroffen:

- Die für die jeweiligen Fassadenseiten ermittelten Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4109 in der Darstellung der Anlagen 4.1 und 4.2 des Berichtes Nr. LL5683.11/01 werden als Lärmpegelbereich IV mit einem maßgeblichen Außenlärmpegel von 70 dB(A) und Lärmpegelbereich V mit einem maßgeblichen Außenlärmpegel von 75 dB(A) an den betroffenen Baugrenzen / Baulinien zeichnerisch gekennzeichnet. Die Anforderungen der DIN 4109-1 an Wohn- und Aufenthaltsräume in den Lärmpegelbereichen I bis III werden bei typischen Raumabmessungen und Fensterflächen in Anwendung des seit dem 1. November 2020 geltenden Gesetzes zur Einsparung von Energie und zur Nutzung erneuerbarer Energien zur Wärme- und Kälteerzeugung in Gebäuden (Gebäudeenergiegesetz – GEG) erfüllt, eine Kennzeichnung und Festsetzung der Lärmpegelbereiche I bis III ist somit nicht erforderlich.

An den mit Lärmpegelbereichen gekennzeichneten Fassadenseiten sind bei Errichtung, Erweiterung, Änderung oder Nutzungsänderung von Räumen, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen vorgesehen sind – Aufenthaltsräume im Sinne des § 46 BauO NRW – nach DIN 4109-1:2018-01 Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile (Wandteile, Fenster, Lüftungen, Dächer etc.) zu stellen und sind die gesamten bewerteten Bau-Schalldämm-Maße  $R'_{w,ges}$  der Außenbauteile von Aufenthaltsräumen unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Raumarten nach DIN 4109-1:2018-01 und den in der Planzeichnung dargestellten maßgeblichen Außenlärmpegel / Lärmpegelbereiche zu bestimmen.

Die Tabelle zur Zuordnung der Lärmpegelbereiche und maßgeblichen Außenlärmpegel ist Bestandteil der Festsetzung.

Abweichungen von den Festsetzungen sind im konkreten Einzelfall durch Nachweis der Einhaltung der schalltechnischen Anforderungen an die Außenbauteile im Rahmen des jeweiligen Baugenehmigungsverfahrens möglich.

Da das konkrete Vorhaben in den Maßgaben des Vorhaben- und Erschließungsplanes die festgesetzten Baugrenzen und Baulinien ausnutzt und das bereits errichtete Gebäude auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB über eine Baulinie zu der für den Lärmschutz relevanten Seite des Hafenweges planungsrechtlich gesichert ist, genügt die Festsetzung der Lärmpegelbereiche entlang der Baugrenzen und Baulinien. Einer flächenhaften Darstellung von Lärmpegelbereichen bedarf es anders als in (sonstigen) Angebotsbebauungsplänen nicht. Ausgenommen von der Ausnutzung der Baugrenzen und Festsetzung der Baulinien ist das Erdgeschoss des Bauteils C4 sowie das oberste Geschoss (Dachgeschoss) des Gebäudes im Ergänzungsbereich nach § 12 Abs. 4 BauGB, für die ein Zurücktreten von der festgesetzten Baulinie zum Hafenweg zulässig ist (siehe Textfestsetzungen 1.3.1. und 1.3.2). Um auch hier den erforderlichen Schutz gegenüber Verkehrslärm sicherzustellen, wird zusätzlich festgesetzt, dass

- die an den Baugrenzen / Baulinien festgesetzten Lärmpegelbereiche auch für zurückversetzte, von der Baugrenze / Baulinie abgesetzte Fassaden, die parallel oder bis zu einem Winkel von 90° zur Baugrenze / Baulinie errichtet werden, gelten.

Die Sicherung des Schallschutzes von Schlafräumen an den mit Beurteilungspegeln nachts von > 50 dB(A) belasteten Fassadenseiten erfolgt in der Festsetzung

- zum Einbau von schallgedämpften Lüftungen bei Räumen, die vorwiegend zum Schlafen genutzt werden bzw. zum Schlafen geeignet sind, an den als Lärmpegelbereich IV und V gekennzeichneten Fassadenseiten (siehe Anlage 4.3 des Berichtes Nr. LL5683.11/01). Die Lüfter müssen einen ausreichenden Luftwechsel bei geschlossenen Fenstern ermöglichen und dürfen die Gesamtschalldämmung der Außenbauteile nicht mindern. Alternativ ist die Belüftung über ausreichend abgeschirmte Fassadenseiten mit entsprechendem Einzelnachweis über gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten.

Lüftungssysteme sind nicht erforderlich, wenn im Nachweis aufgrund von geeigneten Lärminderungsmaßnahmen Mittelungspegel von 50 dB(A) nachts vor den Fenstern der Schlafräume nicht überschritten werden.

Mit den festgesetzten Schallschutzmaßnahmen zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird den Schutzansprüchen der festgesetzten zulässigen Nutzungen im Vorhabenbereich sowie den Schutzansprüchen der bereits realisierten Nutzung im Ergänzungsbereich auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB gegenüber Verkehrslärmeinwirkungen in vollem Umfang entsprochen.

### **6.6.1.3. Verkehrslärmuntersuchung zum baulichen Eingriff**

#### **Bericht Nr. LL5683.11/02**

Mit dem Bauvorhaben ist ein baulicher Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings mit Ausbau des Anschlusspunktes zum neuen Straßenabschnitt des Vorhabens zu einem lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt verbunden. 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 (siehe oben Kapitel 6.6.1.1 – Verkehrliche Anbindung des Vorhabens und Auswirkungen auf die Lärmsituation).

Im Anwendungsbereich der 16. BImSchV wurde untersucht, ob durch den Neubau der Erschließungsstraße mit Anbindung an den Hansaring anteilig die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und ob durch den baulichen Eingriff eine wesentliche Änderung gemäß der 16. BImSchV hervorgerufen wird. Um den Gesamteinfluss der Baumaßnahme im Sinne der Lärmvorsorge zu bewerten, wurden über die Anforderungen der 16. BImSchV hinaus die Gesamtverkehrslärmeinwirkungen aus der Summe des Neubauabschnitts mit dem baulichen Eingriffsbereich ermittelt und nach der 16. BImSchV beurteilt.

Bei den Berechnungen wurden die Vorgaben gemäß der Verkehrslärmschutzrichtlinie VLärmSchR 97 zur Abgrenzung der relevanten Bebauung, Lärmausstrahlung sowie zur Verkehrsstärke und Verkehrsbelastung berücksichtigt. Als Schutzanspruch für die vorhandenen Wohnnutzungen wurden die Gebietsfestsetzungen aus bestehenden Bebauungsplänen bzw. die Vorgaben der Stadt Münster mit den Immissionsgrenzwerten gemäß § 2 der 16. BImSchV von 59/49 dB(A) tags/nachts für Allgemeine Wohngebiete bzw. 64/54 dB(A) tags/nachts für Mischgebiete in Ansatz gebracht. Die Details zu den Beurteilungsgrundlagen sind dem Kapitel 2 des Berichtes Nr. LL5683.11/02 zu entnehmen.

Als derzeit zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Hansaring werden 50 km/h und für den Neubau der Erschließungsstraße des Planvorhabens 30 km/h in Ansatz gebracht mit einer

Fahrbahnoberfläche in Asphalt für Bestand und Planung. Korrekturwerte für eine zunehmende E-Mobilität wurden nicht einbezogen (siehe Kapitel 6.6.1.1 – Aktive Schallschutzmaßnahmen).

Der Bewertung der Auswirkungen des baulichen Eingriffs in den Hansaring und der Erschließungsstraße des HafenMarkts wird der Planfall Prognose 2022 aus der Verkehrstechnischen Untersuchung zum Planvorhaben (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020) als Zeitpunkt der angestrebten Inbetriebnahme des HafenMarkts zugrunde gelegt und dem Prognose Nullfall 2022 gegenübergestellt (weitergehend siehe oben Kapitel 6.6.1.1 – Prognosefälle). Die Verkehrsdaten für die relevanten Straßenabschnitte mit DTV in Kfz/24h und prozentualen Lkw-Anteilen in der Gegenüberstellung des Prognose-Null- und -Planfalls sind der Tabelle 1 des Berichtes zu entnehmen.

Unter Berücksichtigung der Ausgangsdaten und Grundlagen gemäß Kapitel 3 des Berichtes sind folgende Ergebnisse festzuhalten:

- Neubau der Erschließungsstraße: Mit maximalen Beurteilungspegeln von 57 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts im Bereich der vorhandenen Bebauung und 58/45 dB(A) tags/nachts im Bereich des geplanten Bauvorhabens – für die Bewertung des Neubauabschnittes im Sinne der 16. BImSchV in der Regel nicht maßgebend – werden die gültigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 64/54 dB(A) tags/nachts für Mischgebiete deutlich unterschritten. Die Grenzwerte für Allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) tags/nachts nördlich der ersten Bautiefe an der Emdener Straße werden ebenfalls unterschritten. Unzulässige Verkehrslärmeinwirkungen im Sinne der 16. BImSchV sind durch den Neubauabschnitt auch bei Maximalbetrachtung inkl. Lichtsignalanlage und Abbiegespuren nicht zu erwarten.
- Baulicher Eingriff in den Hansaring: Entlang des Hansarings (Hausnummern 45, 48, 51, 53, 53a, 55, 57, 58, und 60) sowie in Teilen der Emdener Straße (Hausnummern 31 und 36) werden – zum Teil begrenzt auf einzelne Geschosse – die entsprechenden Grundlagen für eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV erfüllt. Hier werden an den lärmzugewandten Fassadenseiten die Beurteilungspegel durch den baulichen Eingriff in die vorhandenen Straßenwege und insbesondere durch die Installation der Ampelanlage tags um mindestens 3 dB über die Grenzwerte erhöht. Zum Teil werden Beurteilungspegel von 70/60 dB(A) tags/nachts erreicht oder weiter erhöht auf maximal 72 dB(A) tags bzw. 61 dB(A) nachts. Nachts liegt die Erhöhung aufgrund des nicht anzusetzenden Zuschlags für die Lichtsignalanlage an den betroffenen Fassaden zwischen 0,4 und 1,4 dB auf oder über dem Beurteilungspegel von 60 dB(A). Tagsüber sind aufgrund des abstandsabhängigen Zuschlags für die LSA insgesamt Pegelerhöhungen an den betroffenen Immissionsorten um bis zu 4,5 dB zu erwarten.
- Summation Neubau und baulicher Eingriff: Die Ergebnisse der Summationsbetrachtung zeigen keine relevanten Abweichungen von den oben genannten Ergebnissen bei alleiniger Betrachtung des baulichen Eingriffs gemäß der 16. BImSchV. Der Neubauabschnitt trägt anteilig an den benannten betroffenen Fassaden zu keinen relevanten Pegelverschlechterungen bei.

Nach Inkrafttreten des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 werden die Grundstücks-/Wohnungseigentümer mit grundsätzlichem Anspruch auf Leistungen zum passiven Schallschutz von der Stadt informiert. Im weiteren Verfahren werden dann für die betroffenen Fassaden die

Anspruchsvoraussetzungen nach der 16. und 24. BImSchV für passive Ausgleichsmaßnahmen oder für Entschädigungen in Geld bei verbleibenden Beeinträchtigungen (z.B. in Außenwohnbereichen wie Balkonen) unter konkreter Aufnahme der Räumlichkeiten und Nutzungen und unter Bestimmung der vorhandenen Schalldämmungen geprüft. Anspruchsvoraussetzungen liegen vor bei nicht ausreichender bzw. zu verbessernder vorhandener Schalldämmung der betroffenen Gebäudeaußenfassade (bzw. des Fensters). Für vorwiegend zum Schlafen genutzte Räume an den betroffenen Fassaden sind dabei schallgedämpfte Lüftungseinrichtungen vorzusehen.

Über die gesetzlichen Ansprüche nach der 16. und 24. BImSchV hinaus verpflichtet sich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag, je Wohnung 3.500 € für weitere schallgedämmte Lüftungen zu zahlen, falls die Eigentümer nur deshalb keinen Anspruch auf Schallschutz haben, weil die Wohnungen bereits über ausreichende schallgedämmte Umfassungsbauteile verfügen. Mit diesem Geld könnten dann auch andere Räume als Schlafräume mit einer schallgedämmten Lüftung ausgestattet werden. Die Sicherung der Umsetzung der passiven Ausgleichsmaßnahmen aus den gesetzlichen Ansprüchen nach der 16. und 24. BImSchV ist auf der Ebene des Durchführungsvertrages zwischen der Stadt Münster und dem Vorhabenträger verbindlich vereinbart. Zu den weitergehenden, über das gesetzliche Maß hinausgehenden, vertraglichen Leistungen zum passiven Schallschutz siehe Kapitel 6.6.1.1 – Vertragliche Leistungen zum passiven Schallschutz sowie Kapitel 6.6.1.5 und Kapitel 6.6.1.6.

#### **6.6.1.4. Gewerbelärmuntersuchung**

##### **Bericht Nr. LL5683.11/03**

Zur Beurteilung der Gewerbelärmsituation wurden die planbedingten Auswirkungen aus Gewerbelärm auf die schützenswerten bestehenden Nutzungen sowie auf die geplanten Nutzungen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gutachterlich ermittelt und bewertet, weitergehend 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 25 am nächstgelegenen schützenswerten Gebäudebestand / Gebäudeneubau (Gebäude Hansaring, Emdener Straße, Schillerstraße und Hafenweg) und an den schützenswerten Nutzungen im Geltungsbereich des VBP 609 (Vorhabenbereich / realisierte Nutzung auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB) wurden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm in Abhängigkeit von den jeweiligen Schutzansprüchen nach Gebietsausweisung ermittelt und beurteilt. Bei Überschreitungen der Immissionsrichtwerte sind entsprechende Schallschutzmaßnahmen angegeben worden. Die Immissionspunkte an den bestehenden Wohnhäusern bzw. Büros wurden durch Inaugenscheinnahme im Rahmen eines Ortstermins bestimmt, die Immissionspunkte im Vorhabenbereich wurden gemäß den Nutzungsverteilungen festgelegt. Abgeleitet aus den getroffenen Festsetzungen wird für die Nutzungen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 609 (Vorhabenbereich und Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB) der Schutzanspruch eines Kern- oder Mischgebietes mit Immissionsrichtwerten von 60/45 dB(A) tags/nachts angenommen. Die Einstufung des Schutzanspruches für die Bestandsnutzungen außerhalb des Plangebietes erfolgte gemäß den Festsetzungen angrenzender Bebauungspläne bzw. nach Vorgabe der Stadt Münster mit Immissionsrichtwerten von 55/40 dB(A) tags/nachts für Allgemeine Wohngebiete, von 60/45 dB(A) tags/nachts für Mischgebiete und 65/50 dB(A) tags/nachts für Gewerbegebiete. Die konkrete Zuordnung der Schutzbedürftigkeit zu den jeweiligen Immissionspunkten der Bestandsgebäude ist der Tabelle 2 des Berichtes Nr. LL5683.11/03 zu entnehmen.

Die Gewerbelärmauswirkungen des Planvorhabens auf den östlich angrenzenden Entwicklungsbereich „Stadthafen Nord“ wurden anhand von flächenhaften Rasterlärmkarten für bis zu acht Geschosse dokumentiert. Als Grundlage für die Berechnungen wurde entlang der östlichen Geltungsbereichsgrenze eine massive Wand mit einer Höhe von 5,00 m über Gelände vom Hafenweg bis zur Schillerstraße – mit alleiniger Unterbrechung im Bereich der zukünftigen Fuß- und Radwegeverbindung – analog der zum Zeitpunkt der Berichterstellung auf der Grenze noch vorhandenen massiven Außenwand der früheren Gewerbehalle in Ansatz gebracht. Die Planung für den Bereich „Stadthafen Nord“ ist in Vorbereitung, als Gebietsart ist derzeit ein Urbanes Gebiet (MU) angedacht. Unter Berücksichtigung des noch festzulegenden Schutzanspruches sind die Lärmauswirkungen auf die Nutzungen im Bereich des Stadthafens Nord über das nachgeordnete Planverfahren des Bebauungsplans Nr. 600 zu untersuchen und zu bewerten. Geeignete Schutzmaßnahmen sind in den dann konkreten Planerfordernissen dieses Bebauungsplans zu treffen.

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 Berücksichtigung von Verkehrsgeräuschen erfolgt nach Maßgabe von Nr. 7.4 TA Lärm und nimmt auch die Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Straßen innerhalb des vorgegebenen Abstands in den Blick.

Mit Blick auf die Lage des Plangebietes im Umfeld stadtstrukturell vielschichtiger innerstädtischer Nutzungen und eines sich permanent verändernden gewerblichen Nutzungsprofils aus der laufenden Umstrukturierung der Münsteraner Stadthäfen sowie wegen der Covid-19-bedingten besonderen Situationen im Jahre 2020 ist eine exakte Ermittlung der Gewerbelärmvorbelastung nicht durchführbar. Als Worst Case wird daher angenommen, dass vorhandene gewerbliche Betriebe außerhalb des Plangebietes sowohl an den Immissionsorten außerhalb des Plangebietes wie an den Immissionsorten innerhalb des Plangebietes die Richtwerte der TA Lärm bereits ausschöpfen und daher die planbedingte Gewerbelärm-Zusatzbelastung innerhalb und außerhalb des Plangebietes irrelevant bleiben muss (weitergehend siehe Kapitel 7 des Berichtes Nr. LL5683.11/03).

Für die Beurteilung der Geräuschemissionen aus gewerblichen Nutzungen sind die Emissionen aus Parkplätzen (Kundenparkplätze inkl. Einkaufswagensammelstationen, Mitarbeiterparkplätze, Büro-, Praxen-, Großtagespflege- und Anwohnerparkplätze inkl. Quartiersparken / Car-Sharingplätze), aus An- und Abfahrtswegen auf dem Betriebsgelände inkl. der Tiefgaragenein- und -ausfahrt, aus Anlieferverkehren und Verladevorgängen, Außengastronomie sowie von Anlagen der technischen Gebäudeausrüstung berücksichtigt.

Grundlage und Ausgangsdaten der Berechnung ist u. a. der Vorhaben- und Erschließungsplan mit der Verteilung und Anordnung der geplanten Nutzungen, der Anbindung des Grundstücks und Führung der Verkehre im Vorhabenbereich, der Lage der Anlieferzonen und der Anordnung und Anzahl der Stellplätze als Tiefgaragen- oder ebenerdige Stellplätze. Weitergehend wurden bauliche Vorgaben zur Ausgestaltung der oberirdischen Fahrgassen und der Tiefgaragenein- und -ausfahrten sowie betriebsbezogene Vorgaben wie der Ausschluss von Anlieferungen für den Nachtzeitraum, die Begrenzung der Anzahl von Anlieferungen innerhalb der Ruhezeiten, Vorgaben zu Be- und Entladevorgängen, der Einsatz lärmarmen Einkaufswagen sowie eine Einschränkung der Nutzung des Kunden- und Mitarbeiterparkplatzes auf den Tageszeitraum den

Berechnungen zugrunde gelegt. Für die technische Gebäudeausrüstung sind die konkret geplanten technischen Anlagen für den Betrieb des HafenMarkts erfasst und berücksichtigt. Die vollständigen Grundlagen und Ausgangsdaten sowie die Berechnungsverfahren sind den Kapiteln 3.1 – 3.8 und 4 des Berichtes Nr. LL5683.11/03 zu entnehmen. Die schalltechnischen Anforderungen einschließlich der erforderlichen Einschränkungen und Lärminderungsmaßnahmen sind in Kapitel 5 des Berichtes zusammengefasst.

Unter Berücksichtigung der Ausgangsdaten, Nutzungsangaben und der schalltechnischen Anforderungen zur Lärminderung sind folgende gutachterlichen Ergebnisse zum Gewerbelärm festzuhalten:

- An Gebäuden außerhalb des Geltungsbereiches des VBP Nr. 609 ist eine Unterschreitung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm an allen relevanten Immissionspunkten um mindestens 6 dB tags und nachts gegeben. Auch unter Berücksichtigung einer ggf. relevanten Gewerbelärmvorbelastung mit Richtwertausschöpfung ist anteilig durch das Planvorhaben von keinen unzulässigen Gewerbelärmimmissionen im Bereich der vorhandenen umliegenden Bebauung auszugehen.
- Innerhalb des Vorhabens ist an den Immissionspunkten IP 12a teilweise, IP 12b-c, IP 13, IP 14, IP 15a-b, IP 16a-c, IP 17a-f, IP 18a und IP 23 a-c (siehe Tabelle 2 des Berichtes Nr. LL5683.11/03) eine planbedingte relevante Gewerbelärmzusatzbelastung tags bzw. nachts mit teilweise Richtwertüberschreitungen von bis zu 2 dB nachts nicht auszuschließen. Unter Berücksichtigung einer ggf. relevanten Vorbelastung aus anderen gewerblichen Nutzungen bis hin zur Richtwertausnutzung sind an den benannten Immissionsorten unzulässige Gewerbelärmeinwirkungen nicht auszuschließen.

Die Fenster von Wohn- und Übernachtungsräumen an den betroffenen Fassaden (siehe Anlage 9.1 des Berichtes Nr. LL5683.11/03) sind daher als nicht zu öffnende Elemente / Festverglasung auszubilden bzw. ist der Nachweis einer ausreichenden baulichen Abschirmung mit einer mindestens 6 dB unter den MI-Richtwerten der TA Lärm beizubringen. Für die Räume ist ein ausreichender Luftwechsel zu gewährleisten.

- Im Rahmen einer Sonderfallprüfung kann im Sinne der Nr. 3.2.2 der TA Lärm für die nur im Nachtzeitraum betroffenen Fassadenseiten bei einer Büro- oder büroähnlichen Nutzung (IP 12b-c und IP 14) von einem Ausschluss unzulässiger Gewerbelärmeinwirkungen ausgegangen werden, wenn die 6-dB-Unterschreitung für die höheren Tages-Immissionsrichtwerte eingehalten wird.
- Für das bereits errichtete Gebäude auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB wird aufgrund der Nähe zu der angrenzenden Tiefgarage des HafenMarkts der Richtwert innerhalb der lautesten Nachtstunde nur um 4 dB unterschritten (IP 23a und b). Erst ab dem IP 23c wird das Irrelevanzkriterium auch nachts eingehalten. Zur Konfliktlösung sind zu öffnende Fenster von schutzwürdigen Wohn- und Aufenthaltsräumen in Flucht der Fassade des Bauvorhabens erst in einem Mindestabstand von bis zu 11,00 m ab Gebäudeanschluss an das Planvorhaben HafenMarkt vorzusehen. Alternativen sind bei Einhaltung eines Immissionszielwertes von 39 dB(A) nachts bei entsprechendem Einzelnachweis aus schalltechnischer Sicht möglich. Eine entsprechende Festsetzung war bereits Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 535 und somit Bestandteil des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens zur Errichtung des Gebäudes. Unzulässige

Gewerbelärmeinwirkungen des Planvorhabens HafenMarkt auf das Gebäude auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB sind somit nicht gegeben.

- Für den Bereich des „Stadthafens Nord“ hat die Vorbelastungsbetrachtung über das noch ausstehende Bauleitplanverfahren des Bebauungsplanes Nr. 600 zu erfolgen. Der HafenMarkt wird dann zusammen mit allen sonstigen gewerblichen Lärmquellen die maßgebliche Vorbelastung für das Plangebiet darstellen. Planungshindernisse sind zumindest dann nicht zu erwarten, wenn der HafenMarkt selbst in diesem Bereich um 6 dB unterhalb des gebietsabhängigen Immissionsrichtwertes der TA Lärm verbleibt (siehe Isophone Anlage 5 bzw. Anlage 7 des Berichtes Nr. LL5683.11/03). Weitergehend sind architektonische Möglichkeiten einer aktiven Lärminderung durch Eigenabschirmung von Immissionsorten und Ausrichtung von Aufenthaltsräumen gegeben, um Gebäudeteile auch dort zu errichten, wo das Irrelevanzkriterium der TA Lärm nicht eingehalten werden kann.

Auch unter Betrachtung von Spitzenpegelereignissen im Sinne der TA Lärm sind unzulässige Gewerbelärmeinwirkungen an den relevanten Immissionspunkten der vorhandenen und geplanten Gebäude nicht zu erwarten. Für den Bereich des Stadthafens Nord sind bei einer voraussichtlichen Ausweisung als Urbanes Gebiet (MU) Spitzenpegelüberschreitungen tags oder nachts im gesamten Plangebiet des BP Nr. 600 nicht zu erwarten (weitergehend siehe Kapitel 8 des Berichtes Nr. LL5683.11/03).

Um die Lärmauswirkungen aus den Parkverkehren auf dem Vorhabengrundstück umfassend bewerten zu können, wurde zusätzlich geprüft, wie sich die Geräuschsituation bei einer Maximalauslastung der Kundenparkplätze im Sinne der Parkplatzlärmstudie ergeben würde (siehe Kapitel 9 des Berichtes Nr. LL5683.11/03). Mit Einschränkung der Nutzungszeiten auf den Tageszeitraum sind Änderungen nur tags gegeben. Im Ergebnis ist auch unter Berücksichtigung der Ansätze der Parkplatzlärmstudie davon auszugehen, dass an allen relevanten Immissionspunkten an Gebäuden außerhalb des Planvorhabens sowie am Gebäude auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB am Hafenweg die Immissionsrichtwerte um mindestens 6 dB tags unterschritten werden und somit keine unzulässigen Gewerbelärmimmissionen an den Gebäuden zu erwarten sind. An Fassaden innerhalb des Vorhabens sind relevante Gewerbelärmzusatzbelastungen nicht auszuschließen, an einigen Immissionsorten sind Richtwertüberschreitungen tags um 1 dB gegeben. Betroffen sind im Wesentlichen Fassaden, an denen bereits Vorgaben zur Ausweisung nicht öffentlicher Fenster (siehe oben) bestehen. Teilweise sind keine Wohnnutzungen, sondern Büros mit zusätzlichen Lüftungsmöglichkeiten betroffen, für die als rein gewerbliche Nutzung vergleichsweise auch der Richtwert der TA Lärm für Urbane Gebiete von 63 dB(A) tags herangezogen werden kann. Weitergehend ist mit den Ansätzen der Parkplatzlärmstudie eine gegenüber der Verkehrsprognose der Verkehrstechnischen Untersuchung zum Planvorhaben (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020) um ca. 50% höhere Verkehrsmenge verbunden, so dass hier nur extreme Spitzentage wie vor Feiertagen erfasst sind, für die die Vorgaben der seltenen Ereignisse der TA Lärm Beachtung finden können. Insgesamt ist unter Berücksichtigung der benannten Aspekte die leichte Überschreitung an den Spitzentagen in Abwägung der Betroffenheiten mit den städtebaulichen und nutzungsspezifischen Zielen des HafenMarkts hinnehmbar.

Die Beurteilung des planbedingten An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Straßen in einem Abstand von bis zu 500 m von dem Betriebsgrundstück erfolgt auf Grundlage der Verkehrstechnischen Untersuchung (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020) in der Gegenüberstellung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens des Prognoseplanfalls 2022 als Zeitpunkt der

geplanten Inbetriebnahme des HafenMarkts mit dem zugehörigen Prognosenullfall (siehe Tabelle 3, Kapitel 10 des Berichtes Nr. LL5683.11/03). Als Maximalansatz wird die Gegenüberstellung auf den Hansaring zwischen Dortmunder Straße und Schillerstraße und auf dem Hafenweg abschnittsweise zwischen Dortmunder Straße und geplanter Tiefgaragenzufahrt des HafenMarkts bezogen. Die detaillierten Ausgangsdaten und Berechnungsverfahren sind den Kapiteln 10.1 und 10.2 des Berichtes zu entnehmen. Nach Nr. 7.4 TA Lärm sind Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs dem Vorhaben nur zuzurechnen und sollen durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, wenn kumulativ die in Nr. 7.4 Abs. 2 TA Lärm aufgeführten Voraussetzungen vorliegen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass

- im Einwirkungsbereich des Hansarings und des Hafenwegs aufgrund der geringfügigen Zunahme des Verkehrsaufkommens die Erhöhung der Beurteilungspegel durch den Mehrverkehr des Planvorhabens maximal 1,6 dB (aufgerundet 2 dB) beträgt und damit deutlich unterhalb der relevanten 3 dB-Erhöhung liegt (Nr. 7.4 Absatz 2 erster Spiegelstrich TA Lärm). Bezogen auf die geplante schützenswerte Nutzung innerhalb des Plangebietes zeigen die Ergebnisse der separaten Untersuchung zum Neubau der Erschließungsstraße (siehe Bericht Nr. LL5683.11/02), dass anteilig durch den Neubauabschnitt die für Mischgebiete gültigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV unterschritten werden (Nr. 7.4 Absatz 2 dritter Spiegelstrich TA Lärm). Im weiteren Verlauf des Hansarings und auf den übrigen umliegenden Straßen ist von einer Vermischung mit dem übrigen Verkehr (Nr. 7.4 Absatz 2 zweiter Spiegelstrich TA Lärm) auszugehen. Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Straßen sind deshalb als Verkehrsgeräusche nach Nr. 7.4 TA Lärm nicht zu berücksichtigen.

Zur planungsrechtlichen Sicherung der Ergebnisse zum Gewerbelärm werden die gutachterlich getroffenen schalltechnischen Anforderungen zur Lärminderung im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 als 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. Die Hinweise können im Baugenehmigungsverfahren verbindlich geregelt werden. Die Festsetzungen und Hinweise umfassen:

- Die Festsetzung zum Ausschluss von zu öffnenden Fenstern bei Räumen, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen vorgesehen sind, an Fassadenseiten, die durch die planbedingte Gewerbelärm-Zusatzbelastung oberhalb der Irrelevanzregelung belastet werden. Dies betrifft die zum neuen Straßenabschnitt bzw. zum Kundenparkplatz orientierten Fassadenseiten der Vorhabenteilbereiche A und C sowie Teile der südlichen Gebäudefassade des Mischgebietes auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB über eine Länge von 11,0 m. Die betroffenen Fassadenseiten sind in der Nebenzeichnung 3 im Bebauungsplan gekennzeichnet. Ausnahmen im Nachweis sind zulässig, sofern andere bauliche Abschirmungen die Unterschreitung der Mischgebietsrichtwerte der TA Lärm um mindestens 6 dB(A) gewährleisten bzw. wenn über bauliche Abschirmungen der Fenster die Zusatzbelastung des Vorhabens aus der angrenzenden Tiefgarage in der lautesten Nachtstunde 39 dB(A) nicht überschreitet.
- Die Festsetzung zur Errichtung und zum dauerhaften Erhalt einer Lärmschutzwand auf dem Vorhabengrundstück auf Teilstrecken entlang der östlichen Grenze der Flurstücke 945, 946 und 961 in einer Höhe von 5,00 m über Bezugspunkt mit einem bewerteten

Bauschalldämm-Maß von  $R'_w \geq 25$  dB, sofern nicht die dort bereits auf der Grenze stehende massiv gemauerte Wand in gleicher Höhe und ohne Lücken erhalten bleibt. Der Verlauf der Lärmschutzwand ist zeichnerisch festgesetzt, die Lärmschutzwand muss von beiden Seiten bündig an die Außenwand der Anlieferdurchfahrt im Bauteil B anbinden. Der Bezug auf die bestehende Wand gleicher Höhe berücksichtigte die zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch vorhandene Grenzwand. Mit zwischenzeitlich erfolgtem vollständigen Rückbau der Gebäude und baulichen Anlagen einschließlich der Grenzwand auf den östlich zum Vorhabengrundstück angrenzenden ehemaligen Gewerbeflächen ist entsprechend der Festsetzung eine Neuerrichtung der Lärmschutzwand vorzunehmen.

Auf die Lärmschutzwand kann verzichtet werden, wenn der Bebauungsplan für das östlich angrenzende Gebiet (in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Nr. 600) andere Konfliktlösungen / Maßnahmen des Schallschutzes vorsieht, mit denen dort die Einhaltung der Richtwerte der TA Lärm gewährleistet wird.

Als Bezugspunkt der festgesetzten Höhe der Lärmschutzwand ist die Höhenlage der fertig ausgebauten Anlieferdurchfahrt (Anlieferzone B) zu den nördlich gelegenen Anlieferbereichen in Meter über Normalhöhennull (m. ü. NHN) maßgebend. Die Bezugshöhe ist für den jeweiligen Abschnitt durch lineare Interpolation aus den beiden benachbarten, in der Planzeichnung eingetragenen Höhenangaben in Meter über Normalhöhennull (m. ü. NHN) zu ermitteln.

- Die Festsetzung der Lage der Anlieferflächen sowie eine vollständig eingehauste Anlieferfläche B1 im Bereich des Verbrauchermarktes und Anlieferfläche C des Lebensmittel-discountmarktes auf einer Mindestlänge von 21,00 m unter Einhaltung baulicher Schalldämmmaße für die Außenbauteile und die Tore. Die Festsetzungen zur baulichen Ausgestaltung der Tiefgaragenein- und -ausfahrt zum Hafenweg und zum Hansaring einschließlich eines einzuhaltenden baulichen Schalldämmmaßes. Die Festsetzungen zur Oberflächenbeschaffenheit von Fahrgassen und Tiefgaragenrampen.

Ausnahmen sind im Nachweis der Wahrung der einzuhaltenden gutachterlichen Vorgaben möglich.

- Hinweise zum Ausschluss von Anlieferungen im Nachtzeitraum (22:00 – 6:00 Uhr), zur Begrenzung der Anzahl von Anlieferungen innerhalb der Ruhezeiten (6:00 – 7:00 Uhr und 20:00 – 22:00 Uhr), zur Einschränkung der Nutzung der Kunden- und Mitarbeiterparkplätze ausschließlich für den Tageszeitraum (6:00 – 22:00 Uhr), zu Be- und Entladevorgängen sowie zur alleinigen Verwendung lärmarmen Einkaufswagen.

Über die benannten planungsrechtlichen Festsetzungen und Hinweise zur Lärmvorsorge ist die Einhaltung der gutachterlichen Vorgaben zum Gewerbelärm an den relevanten Immissionspunkten bei gleichzeitiger Sicherung der zulässigen betrieblichen Nutzungen und Funktionsabläufe im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gewährleistet.

Über die Festsetzung zur Errichtung einer 5,00 m hohen Lärmschutzwand zum östlich angrenzenden Planbereich „Stadthafen Nord“ werden die im Rahmen des damaligen Planverfahrens des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 535 erfolgten nachbarrechtlichen Vereinbarungen zwischen der Vorhabenträgerin und den Grundstückseigentümern der Flächen des Stadthafens Nord aufgenommen und in das vorliegende Planungsrecht übertragen. Mit der Höhe der Wand von 5,00 m sind optische Wirkungen wie sie von Gebäuden ausgehen auf das östlich

angrenzende Grundstück verbunden. Negative stadtgestalterische Auswirkungen sind daraus jedoch nicht abzuleiten, vielmehr wird mit der Höhe von 5,00 m den stadtgestalterischen Belangen eines urbanen und dicht bebauten Stadtbereichs und den Belangen nach einem angemessenen Lärmschutz im Grenzbereich unterschiedlicher Nutzungen gleichermaßen abwägend entsprochen.

Die weitergehende Konkretisierung und Sicherung der erforderlichen Maßnahmen zur Gewährleistung der Schutzansprüche für den Entwicklungsbereich Stadthafen Nord gegenüber Gewerbelärm erfolgt über das zeitlich nachfolgende und aktuell im Verfahren befindliche Planverfahren des Bebauungsplans Nr. 600.

#### **6.6.1.5. Verkehrslärmauswirkungen auf die vorhandene Wohnnachbarschaft**

##### **Bericht Nr. LL5683.11/04**

Im Rahmen der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist die zu erwartende Verkehrslärmsituation im Bereich der von vorhabenbezogenen Verkehrserzeugungen betroffenen schützenswerten Nutzungen der vorhandenen Wohnnachbarschaft zu ermitteln und zu beurteilen. Untersucht werden die Verkehrslärmerhöhungen durch den vorhabenbezogenen Mehrverkehr und ob damit Beurteilungspegel erreicht werden, die als unzumutbar einzustufen sind.

Als Bewertungsmaßstab für die Unzumutbarkeit einer Verkehrslärmbelastung von Wohnungen wird in Ermangelung konkreter Grenzen in den einschlägigen Vorschriften für Verkehrslärmeinwirkungen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung mit 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts zugrunde gelegt. Ob Lärm gesundheitsgefährdend wirkt, ist nicht baugebietsbezogen zu entscheiden. Rechtsprechung und Literatur gehen deshalb ganz überwiegend davon aus, dass hinsichtlich der Schwelle zur Gesundheitsgefahr ein jeweils einheitlicher Tag- und Nachtwert anzusetzen ist. Vereinzelt Judikate, die sich auch hinsichtlich der Gesundheitsgefahr an der Differenzierung in Nr. 6.1 TA Lärm orientieren, haben sich nicht durchgesetzt. Nr. 6.1 markiert Schwellenwerte der (erheblichen) Belästigung unterhalb der Gesundheitsgefahr und ist deshalb hinsichtlich des Schutzanspruchs einer differenzierten und wertenden Lösung zugänglich. Die Schwelle zur Gesundheitsgefahr existiert für alle Lärmbetroffenen gleich und ist einer Wertung grundsätzlich nicht zugänglich. Dieser Gedanke liegt dem Lärmkonzept dieser Planung zugrunde.

Ausgang der Beurteilung sind die Überlegungen der Vorhabenträgerin zu vertraglichen Leistungen auf passiven Schallschutz für Gebäude, die – abseits der gesetzlichen Anspruchsvoraussetzungen aus dem baulichen Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings gemäß der 16. und 24. BImSchV (siehe Kapitel 6.6.1.3) – vom vorhabenbezogenen Verkehrslärm betroffen sind. Zu den Anspruchsvoraussetzungen für Leistungen zum passiven Schallschutz u. a. aus den Einwirkungen aus Verkehrslärm siehe Kapitel 6.6.1.1 – Vertragliche Leistungen zum passiven Schallschutz sowie Kapitel 2.2 des Berichtes Nr. LL5683.11/04.

Für die Bewertung der Betroffenheiten aus Verkehrslärm werden zunächst die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005-1 und vergleichend die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV entsprechend den Gebietsfestsetzungen aus bestehenden Bebauungsplänen bzw. den Vorgaben der Stadt Münster für die schützenswerten Nutzungen im Einwirkungsbereich des Planvorhabens in Ansatz gebracht. Die Details zu den Beurteilungsgrundlagen sind dem Kapitel 2.1 des Berichtes Nr. LL5683.11/04 zu entnehmen.

Die Bewertung erfolgt auf Basis der Prognosefälle der verkehrstechnischen Untersuchung (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020) in der Gegenüberstellung der Prognoseplanfälle mit den zugehörigen Nullfällen unter Berücksichtigung des baulichen Eingriffs in den Hansaring inkl. der Lichtsignalanlage tags (siehe Kapitel 6.6.1.1 – Prognosefälle).

Die Verkehrsdaten der jeweiligen Straßenachsen differenziert nach den Prognosenull- und Prognoseplanfällen sind der Tabelle 1 (Prognosefall 2022), Tabelle 2 (Prognosefall 2024), Tabelle 3 (Prognosefall 2026) und Tabelle 4 (Prognosefall 2035 BU neu) des Berichtes Nr. LL5683.11/04 zu entnehmen. Zu den untersuchten Planfällen und den zugehörigen Anlagen siehe auch Kapitel 4.1 des Berichtes. Als Daten zum Schienenverkehr wurden für die Prognosefälle 2022 – 2026 die Prognosedaten der DB AG für das Jahr 2025 und für den Prognosefall 2035 BU neu die Angaben für das Jahr 2030 in Ansatz gebracht. Über den Zeitraum 2030 hinausgehende Prognosedaten werden derzeit von der DB AG nicht zur Verfügung gestellt. Im Rahmen eines Maximalansatzes wurde eine konservative Abschätzung zum Schienenverkehrslärm ohne Berücksichtigung von etwaigen Schallminderungstechniken an den Gleisen (besonders überwachtes Gleis – büG, Schienenstegdämpfer, Schienenstegabschirmung etc.) vorgenommen.

Die weitergehenden Details zu Ausgangsdaten und Grundlagen der Berechnungen sind den Kapiteln 3.1 – 3.4 des Berichtes Nr. LL5683.11/04 zu entnehmen. Zu den Hinweisen zum Untersuchungsraum siehe Kapitel 6.6.1.1 – Untersuchungsraum sowie Kapitel 4.1 des Berichtes Nr. LL5683.11/04.

Die Prüfung erfolgt für die dem Lärm zugewandten straßenseitigen Fassaden (im Bereich des direkten Umfeldes des Planvorhabens zum Hansaring zusätzlich auch für die rückwärtigen Gebäudeseiten) geschossabhängig für jedes Gebäude im Untersuchungsraum separat für jeden Prognosefall. Zusammengefasst sind folgende Ergebnisse festzuhalten.

- In allen Prognoseplanfällen kann der planverursachte Mehrverkehr in den betrachteten Straßenabschnitten zwar zu einer Pegelerhöhung beitragen, in vielen Abschnitten trägt er jedoch zu keiner bzw. nur zu einer geringfügigen Erhöhung um rechnerisch weniger als 0,5 dB bei.
- Eine planverursachte Erhöhung der Verkehrslärmeinwirkungen um mindestens 0,5 dB an Fassaden mit Beurteilungspegeln ab 70/60 dB(A) tags/nachts als Anspruchsvoraussetzung für vertragliche Leistungen zum passiven Schallschutz außerhalb des baulichen Eingriffs ist in allen Planfällen im Wesentlichen an einzelnen Gebäuden am Hansaring im Bereich zwischen Dortmunder Straße und Schillerstraße zu erwarten. Zusätzlich sind – je nach Prognoseplanfall – einzelne Fassaden im Planfall 2026 an der Schillerstraße Nr. 94, 96 und 98 und im Planfall 2035 an der Wolbecker Straße Nr. 89, 91, 93, 95 und 97 betroffen. Außerhalb der benannten Straßenabschnitte ist für den Einwirkungsbereich des Planvorhabens eine planverursachte Erhöhung der Verkehrslärmeinwirkungen um mindestens 0,5 dB an Fassaden mit Beurteilungspegeln ab 70/60 dB(A) tags/nachts in keinem der untersuchten Prognosefälle zu erwarten.
- An der Emdener Straße sind – abstandsbedingt zur geplanten Lichtsignalanlage – während der Tageszeit Pegelerhöhungen um bis zu aufgerundet 5 dB zu erwarten. Während der Nachtzeit betragen diese Pegelerhöhungen aufgerundet maximal 2 dB, da nachts die Lichtsignalanlage nicht geschaltet ist. Es werden jedoch keine Beurteilungspegel von 70/60 dB(A) tags/nachts erreicht oder darüber hinaus hervorgerufen.

Betroffen von Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV bei gleichzeitiger Erhöhung um mindestens 3 dB zur Tageszeit sind in allen Planfällen die Gebäude Emdener Str. 31 (Westfassade, max. 1.OG. bis 4. OG) sowie Nr. 36 (Ostfassade, alle Geschosse). Hierbei handelt es sich um 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.

- In allen Prognoseplanfällen beträgt die maximale Erhöhung durch das Planvorhaben insgesamt während der Tageszeit +5 dB und während der Nachtzeit +2 dB. Die deutliche Erhöhung tags ist auf den Einfluss der geplanten Lichtsignalanlage (nur tagsüber geschaltet) im Bereich der Anbindung des HafenMarkts mit Tiefgarage an den Hansaring zurückzuführen.

Die detaillierten Ergebnisse zu den planbedingten Verkehrslärmeinwirkungen differenziert für die jeweiligen Straßenabschnitte sind dem Kapitel 4.2 des Berichtes Nr. LL5683.11/04 zu entnehmen.

Die von vorhabenbedingten Verkehrslärmauswirkungen mit Pegelerhöhungen um mindestens 0,5 dB auf einen aufgerundeten Beurteilungspegel von 70/60 tags/nachts oder darüber bzw. von einer vorhabenbedingten Pegelerhöhung um mindestens 3 dB auf Werte oberhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV betroffenen Fassaden sind grafisch in den Anlagen 15.1.1 und 15.1.2 (Prognosefall 2022), Anlagen 15.2.1 und 15.2.2 (Prognosefall 2024), Anlagen 15.3.1 und 15.3.2 (Prognosefall 2026) und Anlagen 15.4.1 und 15.4.2 (Prognosefall 2035 BU neu) dargestellt. Zum Teil sind an den relevanten Fassaden nur einzelne Geschosse betroffen. In der Anlage 16 sind die Ergebnisse zur Auswertung der betroffenen Gebäude in Hinblick auf die Erfüllung der Anspruchsvoraussetzungen für vertragliche Leistungen für passive Schallschutzmaßnahmen für alle betrachteten Prognosefälle zusammengefasst. Der Anlage 16 ist zusätzlich zu entnehmen, an welchen Gebäuden bzw. Fassaden – bereits Anspruch auf Lärmschutz aus dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV besteht (siehe Kapitel 6.6.1.3).

#### **6.6.1.6. Zusammenwirken von Verkehrslärm und Gewerbelärm**

##### **Bericht Nr. LL5683.11/05**

Vor dem Hintergrund der bestehenden hohen Lärmvorbelastung entlang des Hansarings bis in den Bereich der Schwelle der Gesundheitsgefährdung wurde im Sinne besonderer Umstände gemäß 3.2.2 TA Lärm weitergehend untersucht, ob für den Einwirkungsbereich des Planvorhabens eine vom Ergebnis der Regelfallprüfung abweichende Beurteilung geboten ist. Dies ist nicht auszuschließen, da die Bereiche, die vom Gewerbelärm des Vorhabens einschließlich des vorhabenerzeugten Mehrverkehrs betroffen sind, teilweise auch hohen Verkehrslärmemissionen ausgesetzt sind und weitergehend eine relevante Gewerbelärmvorbelastung aus anderen gewerblichen Nutzungen nicht ausgeschlossen werden kann. Die Untersuchung erfolgt für die relevanten Planfälle 2022, 2024, 2026 und 2035 BU neu (siehe oben Kapitel 6.6.1.1 – Prognosefälle) in Form einer Sonderfallprüfung zum Zusammenwirken von Verkehrs- und Gewerbelärm zur Bewertung von vorhabenbedingten Lärmsteigerungen für schützenswerte Nutzungen im Einwirkungsbereich des Planvorhabens, an denen eine grundrechtsrelevante Verkehrslärmbelastung vorliegt.

Ausgang der Beurteilung sind die Überlegungen der Vorhabenträgerin zu vertraglichen Leistungen auf passiven Schallschutz für Gebäude, die – abseits der gesetzlichen Anspruchsvoraus-

setzungen aus dem baulichen Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings gemäß der 16. und 24. BImSchV (siehe Kapitel 6.6.1.3) – vom vorhabenbezogenen Verkehrslärm betroffen sind. Zu den Anspruchsvoraussetzungen für Leistungen zum passiven Schallschutz u. a. aus den Gesamteinwirkungen aus Verkehrs- und Gewerbelärm siehe Kapitel 6.6.1.1 – Vertragliche Leistungen zum passiven Schallschutz sowie Kapitel 2 des Berichtes Nr. LL5683.11/05.

Die Ausgangsdaten zum Straßenverkehrslärm wurden aus den Prognoseplanfällen der verkehrstechnischen Untersuchung (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020) in der Gegenüberstellung mit den jeweiligen Prognose-Nullfällen ermittelt und unter Berücksichtigung des baulichen Eingriffs in den Hansaring inkl. der Lichtsignalanlage tags in die Berechnungen eingestellt (siehe Kapitel 6.6.1.1 – Prognosefälle). Die Verkehrsdaten der jeweiligen Straßenachsen, differenziert nach den Prognose- und Prognoseplanfällen, sind der Tabelle 1 (Prognosefall 2022), Tabelle 2 (Prognosefall 2024), Tabelle 3 (Prognosefall 2026) und Tabelle 4 (Prognosefall 2035 BU neu) des Berichtes Nr. LL5683.11/05 zu entnehmen. Als Daten zum Schienenverkehr wurden für die Prognosefälle 2022 – 2026 die Prognosedaten der DB AG für das Jahr 2025 und für den Prognosefall 2035 BU neu die Angaben für das Jahr 2030 in Ansatz gebracht. Über den Zeitraum 2030 hinausgehende Prognosedaten werden derzeit von der DB AG nicht zur Verfügung gestellt. Im Rahmen eines Maximalansatzes wurde eine konservative Abschätzung zum Schienenverkehrslärm ohne Berücksichtigung von etwaigen Schallminderungstechniken an den Gleisen (besonders überwachtes Gleis – büG, Schienenstegdämpfer, Schienenstegabschirmung etc.) vorgenommen.

Die Prüfung der Gesamtlärmbelastung aus Verkehrs- und Gewerbelärm erfolgt fassadenseitig (Gebäudevorderseiten und Gebäuderückseiten) und geschossabhängig für jedes Gebäude im Untersuchungsraum separat für jeden Prognosefall. Da der Gewerbelärm mit vertretbarem Aufwand nicht zu ermitteln ist und dauernden Änderungen unterliegt, wird als Maximalansatz unterstellt, dass der Gewerbelärm überall den Richtwert der TA Lärm ausschöpft und zusätzlich Überschreitungen um 1 dB im Sinne des Irrelevanzkriteriums auftreten können (Beispiel für Mischgebiete 61/46 dB(A) tags/nachts). Die Verkehrslärmbelastung an den Fassadenseiten der Gebäude wird dagegen für die jeweiligen Prognoseplanfälle exakt berechnet. Die weitergehenden Details zu Ausgangsdaten und Grundlagen der Berechnungen sind den Kapiteln 3.1 – 3.4 des Berichtes Nr. LL5683.11/05 zu entnehmen. Zu den Hinweisen zum Untersuchungsraum siehe Kapitel 6.6.1.1 – Untersuchungsraum sowie Kapitel 4.1 des Berichtes Nr. LL5683.11/05.

Zusammengefasst sind entsprechend den im Durchführungsvertrag vorgesehenen Leistungen zum passiven Schallschutz folgende Ergebnisse festzuhalten:

Gesamtlärmsteigerung um mindestens 0,5 dB auf 70/60 dB(A) tags/nachts oder darüber:

- In allen vier Planfällen ist eine vergleichbare Betroffenheit von Gebäuden/Fassaden im Bereich zwischen Dortmunder Straße und Schillerstraße (Hansaring 40 bis Hansaring 60) gegeben. In Abhängigkeit von den unterschiedlichen Planfällen kommen einzelne Gebäude/Fassaden an der Schillerstraße (nur 2026) und der Wolbecker Straße (nur 2035) – zum Teil geschossabhängig – hinzu.

Die betroffenen Fassaden an Gebäuden, an denen auch nur in einem der Planfälle das Kriterium erfüllt ist, ist der Anlage 15.1 des Berichtes Nr. LL5683.11/05 zu entnehmen.

Gesamtlärmsteigerung um mindestens 0,3 dB auf 70/60 dB(A) tags/nachts oder darüber und rückseitig keine gesunden Wohnverhältnisse / ohne Fenster zur schallabgewandten Seite:

- In den vier Planfällen liegen zum Teil Unterschiede bei der Betroffenheit von Gebäuden/Fassaden vor. Während in den Planfällen 2022 und 2024 nahezu alle Fassaden mit Fassadenausrichtung zum Hansaring im Bereich zwischen Albersloher Weg und Schillerstraße (zum Teil mit Eckgebäuden an einmündenden Straßen) betroffen sind, reduziert sich die Anzahl der betroffenen Fassaden bzw. Geschosse in diesem Straßenabschnitt in den Planfällen 2026 und 2035. Nur in den Planfällen 2022 und 2024 sind Teile der Bremer Straße (weitestgehend nur nachts und begrenzt auf wenige Geschosse) betroffen. Dagegen kommen in den Planfällen 2026 und 2035 Abschnitte der Wolbecker Straße, des Hohenzollernrings und der Schillerstraße hinzu.

Zum Teil sind an den Fassaden nur einzelne Geschosse betroffen. Die überwiegende Zahl der Geschosse hat keinen grundsätzlichen Anspruch auf passiven Lärmschutz (siehe Bericht Nr. LL5683.11/05 Tabellen 5.2, 8.2, 11.2, 14.2, letzte Spalte) weil überwiegend an der Rückseite der einzelnen Geschosse gesunde Wohnverhältnisse vorliegen oder dort straßenseitig an diesen Geschossen die Schwelle von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts nicht erreicht wird.

Die betroffenen Fassaden an Gebäuden, an denen auch nur in einem der Planfälle das Kriterium erfüllt ist, ist der Anlage 15.2 des Berichtes Nr. LL5683.11/05 zu entnehmen.

Die detaillierten Ergebnisse, separat zusammengestellt nach Prognosefällen mit Darstellung der konkreten Betroffenheiten der Gebäude/Fassaden der jeweiligen Straßenabschnitte, sind den Kapiteln 4.2.1 (Prognosefall 2022), 4.2.2 (Prognosefall 2024), 4.2.3 (Prognosefall 2026) und 4.2.4 (Prognosefall 2035 BU neu) des Berichtes Nr. LL5683.11/05 zu entnehmen.

Mit den Ergebnissen des Berichtes Nr. LL5683.11/05 und den Ergebnissen des Berichtes Nr. LL5683.11/04 (siehe Kapitel 6.6.1.5) ist der grundsätzliche Anspruch auf Schallschutz für die Gebäude/Geschosse von Gebäuden im Untersuchungsraum umfassend dokumentiert. Auf Grundlage dieser Ergebnisse ist die weitergehende Prüfung in Bezug auf rückwärtige Lüftungsmöglichkeiten der Wohnungen durch den beratenden Ingenieur Dr. Mainka (Mainka, Dezember 2020) erfolgt (siehe Kapitel 6.6.1.1 – Vertragliche Leistungen zum passiven Schallschutz).

Zur abschließenden Erfassung und Dokumentation aller grundsätzlich Anspruchsberechtigten für die vertraglichen Leistungen zum passiven Schallschutz sind die Ergebnisse der Berichte Nr. LL5683.11/02, LL5683.11/04 und Nr. LL5683.11/05 einschließlich der Ergebnisse der Untersuchung Mainka als Gesamtauswertung in einer Liste tabellarisch zusammengefasst. Die Liste ist den Berichten Nr. LL5683.11/02, LL5683.11/04 und Nr. LL5683.11/05 in der Darstellung der Gesamtbetroffenheit als Anlage beigefügt.

Die Sonderfälle, in denen die rückwärtigen Fenster keine Aufenthaltsräume belüften oder die Wohnung an eine Wohngemeinschaft vermietet ist und straßenseitige WG-Räume indirekt nur über Räume anderer WG-Bewohner belüftet werden können, sind bis zum Inkrafttreten des Bebauungsplans noch Änderungen unterworfen. Eine Ermittlung dieser Fälle kann ohne Besichtigung der Wohnungen nicht erfolgen. Im Durchführungsvertrag wird vorsehen, dass über die diesbezüglichen Anspruchsvoraussetzungen mit der Bekanntmachung des Bebauungsplans im Amtsblatt hingewiesen wird.

Da nicht auszuschließen ist, dass trotz der umfangreichen Untersuchungen für einzelne Wohnungen verkannt wird, dass die genannten Anspruchsvoraussetzungen vorliegen (z.B. wegen von außen und in den Bauakten nicht erkennbaren Umbauten), sollen die Eigentümer der nicht

identifizierten Wohnungen, gleich ob innerhalb und außerhalb des Untersuchungsraumes (siehe Kapitel 6.6.1.1 – Untersuchungsraum), bis 3 Monate nach Wirksamwerden des Bebauungsplans eine sachverständige Überprüfung der Verhältnisse an ihrer Wohnung verlangen können. Die Vorhabenträgerin wird diese Fälle dann sachverständig prüfen lassen und bei Vorliegen der Voraussetzungen Schallschutz gewähren.

Die vertraglich zugesicherten Leistungen für passiven Schallschutz richten sich nach den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020) und der Schallschutzgutachten aufgrund des Verkehrs in den untersuchten Planfällen. Etwaige Veränderungen der Verkehrslärmimmissionen aufgrund der ebenfalls untersuchten Sondersituationen für die Verlegung von Fernwärmeleitungen, für sonstige vorübergehende Maßnahmen im Straßenraum oder Reduzierungen der Verkehrslärmimmissionen aus nachträglich angeordneten Lärminderungsmaßnahmen aus dem Lärmaktionsplan bleiben außer Betracht. Ergeben sich durch diese Maßnahmen Entlastungen an einzelnen Immissionsorten in einzelnen Planfällen, lässt dies die vertraglich vereinbarten Verpflichtungen der Vorhabenträgerin unberührt. In den Durchführungsvertrag wird eine entsprechende Regelung aufgenommen. Etwaig notwendige behördliche Maßnahmen aufgrund der Auswirkungen der Baustellen können nach § 45 StVO erfolgen.

Die benannten Regelungen auf vertragliche Leistungen für passiven Schallschutz einschließlich der Liste der potenziell anspruchsberechtigten Gebäude / Geschosse von Gebäuden werden unter § 23 Bestandteil des Durchführungsvertrages. Weitergehend werden im Vertrag verbindliche Vorgaben über die Prüfung der konkreten Ansprüche und Umsetzung der passiven Ausgleichsmaßnahmen getroffen.

#### **6.6.1.7. Gesamtfazit**

Mit den durchgeführten Untersuchungen zum Immissionsschutz liegt eine umfassende Prüfung und Bewertung der planbedingten Auswirkungen auf die Verkehrs- und Gewerbelärmsituation sowohl für die schützenswerten Nutzungen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes als auch für die schützenswerten Nutzungen im Einwirkungsbereich des Vorhabens vor, mit der eine uneingeschränkte und vollumfängliche Abwägung der Lärmbelange gewährleistet ist.

Im Ergebnis können für die geplanten schützenswerten Nutzungen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans (Vorhabenbereich und Mischgebietsfläche nach § 12 Abs. 4 BauGB) über die planungsrechtliche Festsetzung von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen in Kombination mit Immissionsschutzhinweisen für das nachgeordnete bauordnungsrechtliche Genehmigungsverfahren gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gegenüber Einwirkungen aus Verkehrslärm (Bericht Nr. LL5683.11/01) und Gewerbelärm (Bericht Nr. LL5683.11/03) uneingeschränkt gewährleistet werden. An Gebäuden außerhalb des Geltungsbereiches ist in Bezug auf Gewerbelärm eine deutliche Unterschreitung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm um mindestens 6 dB tags und nachts an allen relevanten Immissionspunkten gegeben. Auch unter Berücksichtigung einer ggf. relevanten Gewerbelärmvorbelastung mit Richtwertausschöpfung ist anteilig durch das Planvorhaben von keinen unzulässigen Gewerbelärmimmissionen oder unzulässigen Verkehrslärmeinwirkungen durch anlagenbezogenen Mehrverkehr im Bereich der vorhandenen umliegenden Bebauung auszugehen. Zum östlich angrenzenden Planbereich des „Stadthafens Nord“ wird zum Schutz gegenüber Gewerbelärm über die Sicherung einer 5,00 m hohen Lärmschutzwand die im Rahmen des damaligen Planverfahrens des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 erfolgte nachbarrechtliche Vereinbarung

zwischen der Vorhabenträgerin und den Grundstückseigentümern der Flächen des Stadthafens Nord aufgenommen und in das vorliegende Planungsrecht übertragen. Die weitergehende Konkretisierung und Sicherung von Maßnahmen zur Gewährleistung der Schutzansprüche für den Entwicklungsbereich Stadthafen Nord gegenüber Gewerbelärm erfolgt über das zeitlich nachfolgende Planverfahren des Bebauungsplans Nr. 600.

Mit dem für die Umsetzung des Vorhabens erforderlichen Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings (Bericht Nr. LL5683.11/02) sind an bestehenden Fassaden im Einwirkungsbereich des Eingriffs die Grundlagen für eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV erfüllt. In der engeren Umgebung der neuen Ampel liegen die Verkehrslärmsteigerungen, vor allem wegen des Ampelzuschlags von bis zu 3 dB oberhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle und teilweise auch im Bereich oberhalb von 70/60 dB. Diese Auswirkungen sind erheblich. Sie sind aber unvermeidlich. Aktiver Schallschutz (Lärmschutzwände) scheidet wegen der örtlichen Verhältnisse aus. Die Anbindung zumindest am Tage mit einer Ampel zu steuern, ist aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich. Die Anbindung erschließt nicht nur die Einzelhandelsflächen, sondern stellt auch eine attraktive Verbindung aus den Wohngebieten nördlich des Hansarings in Richtung der Freizeitnutzungen am Hafen dar. Zusätzlicher fußläufiger und Radverkehr für diesen Knotenpunkt ist aufgrund der vorgesehenen Anbindung des östlich angrenzenden Quartiers im zukünftigen Plangebiet 600 zu erwarten. Dieser Verkehr von Radfahrern und Fußgängern kann nicht angemessen bis zu den nächsten vorhandenen Ampeln westlich (Dortmunder Straße) und östlich (Schillerstraße) am Hansaring geleitet werden bzw. ein solcher Umweg würde in der Praxis nicht angenommen.

Der Betrieb einer Lichtsignalanlage und die damit einhergehenden Belästigungen für die Wohnnachbarschaft sind für Kreuzungen und Einmündungen an den Tangentenringen und sonstigen Hauptverkehrsstraßen in Münster üblich. Der Verkehr und damit der Verkehrslärm ist an vielen anderen Hauptverkehrsstraßen ähnlich, teilweise auch höher.

Der Lärmzuwachs kann den Anwohnern in diesem Bereich trotz Überschreitung der Schwelle von 70/60 dB(A) zugemutet werden, weil die Situation lärmäßig und situationsbedingt vorbelastet ist und Leistungen für passiven Schallschutz gewährt werden. Die Situation ist lärmäßig vorbelastet, weil der Verkehrslärm auf dem Hansaring bereits heute im Bereich von 70/60 dB(A) liegt und eine angemessene Nutzung von Balkonen in Richtung Hansaring ausschließt. Die Lage ist situationsbedingt vorbelastet, weil in dieser Kurve am Hansaring bislang schon das Postverteilzentrum mit nicht unerheblichem Pkw- und Lkw-Verkehr angebunden war, weil schon der Bebauungsplan 401 an dieser Stelle die Anbindung einer neuen öffentlichen Verkehrsfläche vorsieht und weil sich diese Stelle des Hansarings am ehesten eignet, nach Wegfall der gewerblichen Nutzungen nördlich des Stadthafens I die neu entstehenden Quartiere an den Hansaring anzubinden und für die Gebiete nördlich des Hansarings eine attraktive Verbindung in Richtung des Dortmund-Ems-Kanals zu schaffen.

Die betroffenen Wohnungen bekommen umfassenden passiven Schallschutz nach Maßgabe der 16. und 24. BImSchV. Darüber hinaus verpflichtet sich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag, für die Wohnungen, für die bereits Schallschutzfenster und Lüftungen von Schlafräumen nach Maßgabe der 24. BImSchV eingebaut sind, weitere schallgedämmte Lüftungen für andere Räume als Schlafräume mit bis zu 3.500 € je Wohnung zu finanzieren. Die Summe dieser Maßnahmen wird dazu führen, dass auch in diesem Bereich noch angemessen gewohnt werden kann.

Für die Bereiche außerhalb des baulichen Eingriffs werden im Durchführungsvertrag differenzierte Regelungen zur Gewährung passiven Schallschutzes für Wohnungen getroffen, die von planbedingten Pegelerhöhungen aus Verkehrslärm (Bericht Nr. LL5683.11/04) bzw. Verkehrs- und Gewerbelärm (Bericht Nr. LL5683.11/05) bis in den Bereich der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts oder darüber hinaus betroffen sind. Für eine umfassende Abwägung werden Erhöhungen bereits von 0,1 dB gutachterlich erfasst, gewährt wird ein grundsätzlicher Anspruch auf passiven Schallschutz ab einer 0,3 dB-Steigerung (aus Verkehrs- und Gewerbelärm bei Gebäuden mit fehlenden rückseitigen Lüftungsmöglichkeiten oder ungesunden Wohnverhältnissen an der Rückseite) bzw. einer 0,5 dB-Steigerung (aus Verkehrslärm bzw. Verkehrs- und Gewerbelärm im Falle gesunder Wohnverhältnisse an der lärmabgewandten Gebäuderückseite) bis in den Bereich von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts oder darüber hinaus. Die Grenze zur Gewährung passiven Schallschutzes liegt damit deutlich unterhalb der in mehreren Gerichtsentscheidungen angesetzten Schwelle der Wahrnehmbarkeit von Lärmsteigerungen. Dadurch gelingt ein angemessener Ausgleich zwischen einer den städtebaulichen Interessen der Stadt entsprechenden Maßnahme eines Privatinvestors und den berechtigten Interessen der Wohnnachbarschaft an ausreichender Lärmvorsorge in einer stark vorbelasteten Bestandssituation. Das Vorhabengrundstück lag seit langer Zeit brach und war angesichts seiner prominenten städtebaulichen Lage entwicklungsbedürftig. Jede der Lage des Vorhabengrundstücks adäquate Entwicklung hätte sich der lärmbelasteten und historisch gewachsenen Bestandsituation stellen und einen Ausgleich zwischen dem Schutzbedürfnis der Wohnnachbarschaft und der gewollten städtebaulichen Entwicklung finden müssen. Der vertragliche passive Schallschutz ist ein wesentlicher Baustein dieses Ausgleichs.

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes ist aus der gutachterlichen Prüfung der Lärmzuwächse abgeleitet, wonach an den Straßenabschnitten der Hauptverkehrsstraßen außerhalb des Untersuchungsbereiches aufgrund großräumiger Verkehrsverlagerungen nur noch minimale Verkehrslärmsteigerungen unterhalb von 0,3 dB anfallen, die abseits der Gewährung von Leistungen des passiven Schallschutzes pauschal abgewogen und als hinnehmbar eingestuft werden.

Mit dem räumlichen Untersuchungsumfang, den jeweils untersuchten Planfällen 2022, 2024, 2026 und 2035 und der dabei jeweils vorgenommenen Differenzierung zwischen einer 0,5 dB-Steigerung und einer 0,3 dB-Steigerung und der differenzierten Betrachtung allein des Verkehrslärms und der Summation aus Gewerbe und Verkehrslärm erreichen die Lärmuntersuchungen eine hohe Komplexität. Eine nochmalige Erweiterung des Untersuchungsraumes zur Schärfung der Randgenauigkeit würde keine zusätzlichen Erkenntnisgewinne für die Abwägung bringen. Gleichzeitig ist über den Umfang der Untersuchungen bis hin zu einer Recherche der Bauakten in Bezug auf die Prüfung rückwärtiger Lüftungsmöglichkeiten der Wohnungen eine Qualität der Untersuchungen erreicht, die weit über die Erhebungen im Zusammenhang mit dem früheren Planverfahren des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 und mit bisherigen städtebaulichen Planungen für vergleichbare Einzelhandelsvorhaben in Münster hinausgeht. Mit den nun vorliegenden Ergebnissen sind die Betroffenheiten nicht nur eines jeden Gebäudes, straßen- und rückseitig, sondern auch geschossweise jeder einzelnen Wohnung im Einwirkungsbereich des Planvorhabens dokumentiert und in eine konkrete Abwägung eingestellt. Über die Aufnahme der Regelungen zum passiven Schallschutz in den Durchführungsvertrag, einschließlich der Möglichkeit einer Nachbenennung von zusätzlichen, derzeit nicht erfassten Betroffenheiten im Einzelnachweis, ist eine umfängliche Sicherung der Maßnahmen zur Lärmvorsorge auch für die außerhalb des Geltungsbereiches bestehenden schützenswerten Wohnnutzungen sichergestellt, so

dass insgesamt Belange des Immissionsschutzes dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 nicht entgegenstehen.

Vor dem Hintergrund der gutachterlichen Annahmen im Sinne eines Worst-Case-Falls ohne Berücksichtigung potenzieller Lärminderungen durch aktive Maßnahmen wie eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf Tempo 30 oder die Berücksichtigung von lärmarmem Asphalt für den Straßenzug des Hansarings ist – unabhängig von den vorliegenden Ergebnissen – ein zukünftiger Spielraum für zusätzliche relevante Entlastungen der Verkehrslärmsituation im Einwirkungsbereich des Vorhabens gegeben, auch wenn dies nach Einschätzung der Straßenverkehrsbehörde zum jetzigen Zeitpunkt nicht umsetzbar ist.

### **6.6.2. Luftschadstoffimmissionen**

Zur Beurteilung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Luftqualität im angrenzenden Stadtbereich wurden bereits im Zusammenhang mit dem VBP Nr. 535 in den Jahren 2013 und 2015 Untersuchungen zu Luftschadstoffimmissionen mit dem Ergebnis durchgeführt, dass relevante Einwirkungen der damaligen Planung auf die Luftschadstoffsituation nicht gegeben sind und auch nach Umsetzung des Vorhabens die Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) in allen untersuchten Straßenabschnitten sicher eingehalten werden.

Vor dem Hintergrund der Veränderungen im Verkehrsnetz und der Berücksichtigung aktueller Verkehrserhebungen / -untersuchungen sowie mit Blick auf die Veränderungen im geplanten Nutzungskonzept ist für eine sach- und fachgerechte Abwägung der lufthygienischen Belange, für den nun vorliegenden VBP Nr. 609, eine Neubewertung der Luftschadstoffsituation (Lohmeyer GmbH, September 2020) vorgenommen worden. Dem Gutachten liegen neben den Vorgaben aus dem veränderten Planvorhaben die Ergebnisse der aktuellen verkehrstechnischen Untersuchung (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020) sowie geänderte Basisdaten zur Emissionsberechnung zugrunde.

Die Immissionsprognose wurde mit einem mikroskaligen Windfeld- und Ausbreitungsmodell für die beurteilungsrelevanten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) durchgeführt und anhand der Grenzwerte der 39. BImSchV bewertet. Die Grenzwerte definieren 40 µg/m<sup>3</sup> für NO<sub>2</sub>, 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 200 µg/m<sup>3</sup> als Maximalwert für NO<sub>2</sub> für eine Stunde und 50 µg/m<sup>3</sup> im Tagesmittel für PM<sub>10</sub>. Entsprechend der 39. BImSchV darf der Maximalwert für NO<sub>2</sub> höchstens 18-mal in einem Jahr und der Maximalwert für PM<sub>10</sub> höchstens 35-mal in einem Jahr überschritten werden.

Luftverunreinigungen durch andere Luftschadstoffe wie z. B. Benzol können als nicht abwägungserheblich vernachlässigt werden. Diese liegen nach Einschätzung des Gutachters deutlich unterhalb aller Grenzwerte und würden sich durch eine Änderung der Verkehrsmenge auch nur minimal verändern. Auch eine Mehrbelastung durch Ozon kann für das vorliegende Planverfahren ausgeschlossen werden, da erhöhte Ozonbelastungen großräumig während sommerlicher Strahlungswetterlagen insbesondere im Umland von Ballungsräumen auftreten. In Straßennähe führt die Freisetzung von NO<sub>x</sub> (Stickstoffmonoxid NO und Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub>) hingegen zum Abbau von Ozon, sodass in Straßennähe die Ozonbelastung niedriger ist als im Umland einer Stadt. Eine planungsbedingte Verkehrszunahme, die mit einer Erhöhung der verkehrsbedingten NO<sub>x</sub> Emissionen einhergeht, bewirkt somit tendenziell niedrigere Ozonimmissionen im Straßenraum.

Berechnet wurde die Prognose für das Jahr 2022 differenziert für den Prognose-Nullfall (Verkehrsbelastung ohne HafenMarkt) und den Prognose-Planfall (Verkehrsbelastung mit HafenMarkt). Neben dem HafenMarkt wurde die Entwicklung des Areals Stadthafen Nord mit dem vorgesehenen Nutzungsmix aus Wohn- und Büronutzungen sowie Hotels und ergänzenden Gastronomie- und Infrastruktureinrichtungen bei den Berechnungen berücksichtigt. Dazu wurden als Eingangsdaten für die Ermittlung der Schadstoffemissionen die in der verkehrstechnischen Untersuchung (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020) für das Jahr 2024 prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV-Werte) einschließlich des Anteils schwerer Nutzfahrzeuge > 3,5 t hier dem Bezugsjahr 2022 zugrunde gelegt. Das Prognosejahr 2024 stellt die zukünftige Gesamtverkehrsbelastung mit Realisierung des Vorhabens und des Stadthafens Nord und somit die höchste Belastungssituation im Stadtbereich dar, auch wenn für einzelne Straßenabschnitte geringere Verkehrsmengen als im Prognosefall 2022 errechnet wurden. Im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung werden die (höheren) Verkehrsmengen von 2024 mit den (schlechteren) Emissionsdaten der Fahrzeugflotte von 2022 berechnet.

Entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung und der relevanten Eingangsparameter (Verkehrszahlen, Verkehrssituation und Störungsgrad, Kaltstartzuschläge, Längsneigung, Flottenzusammensetzung, Faktoren für Aufwirbeln und Abrieb) wurden die Straßenquerschnitte nach der Verkehrssituation als Hauptverkehrsstraße oder Erschließungsstraße und mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h sowie die spezifischen Emissionen der Fahrzeuge nach Fahrzeugkategorie (Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Busse, etc.) gemäß dem Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA) in die Berechnungen eingestellt. Als meteorologische Eingangsdaten wurde eine meteorologische Zeitreihe (2015 bis 2017) der Wetterstation auf dem Gelände der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster herangezogen. Neben den Luftschadstoffimmissionen durch den Straßenverkehr wirken großräumige Hintergrundbelastungen auf den Untersuchungsraum ein. Hierzu zählen Emissionen der Industrie, des Gewerbes, der Hauswärmeerzeugung und Verkehrsemissionen außerhalb des Untersuchungsgebietes (insbesondere Ferntransporte). Zur Bestimmung der Hintergrundbelastung wurden die Werte der Zeitschiene 2017 bis 2019 der Messstation des LANUV „Münster-Geist“ angesetzt. Die hinsichtlich der verschärften bundespolitischen Vorgaben zu erwartende Reduzierung der Hintergrundbelastungen wird für das Prognosejahr 2022 im Sinne einer Worst-Case-Abschätzung nicht berücksichtigt.

Auf Grundlage der Ausbreitungsberechnungen für das Prognosejahr 2022 sind folgende gutachterlichen Ergebnisse festzuhalten:

- Auch unter Betrachtung der Worst-Case-Abschätzung werden die Grenzwerte für NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> sowohl im Prognose-Nullfall als auch für den Prognose-Planfall an allen Gebäuden des Untersuchungsgebietes eingehalten und deutlich unterschritten. Die Immissionen nehmen im Vergleich der Planfälle mit Realisierung des Vorhabens nur geringfügig (maximal 1,9 µg/m<sup>3</sup> für NO<sub>2</sub>, maximal 1,7 µg/m<sup>3</sup> im Tagesmittel für PM<sub>10</sub>, 0,2 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel für PM<sub>2,5</sub>) zu.

Die Immissionen von NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> an der Wolbecker Straße unterscheiden sich aufgrund einer vergleichbaren Bebauungsstruktur kaum von denen am Hansaring.

- Die höchste **NO<sub>2</sub>-Belastung** wird für den Aufpunkt P4 (Wolbecker Straße Nr. 106) im Knotenpunkt mit dem Hansaring mit einem Jahresmittelwert im Prognose-Nullfall von 35,3 µg/m<sup>3</sup> und im Prognose-Planfall von 35,4 µg/m<sup>3</sup> ermittelt. Der Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel wird somit sicher eingehalten. Auch an allen anderen

untersuchten Querschnitten wird der NO<sub>2</sub>-Grenzwert sowohl im Prognose-Nullfall als auch im Prognose-Planfall deutlich unterschritten, der Anstieg der Stickstoffdioxidkonzentration liegt hier bei maximal 1,9 µg/m<sup>3</sup> (34,8 µg/m<sup>3</sup> auf 36,7 µg/m<sup>3</sup>) im Aufpunkt P1 (Hafenweg Nr. 7) im Bereich des Hansarings östlich der Dortmunder Straße. 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 %.

- Der höchste **PM<sub>10</sub>**-Jahresmittelwert liegt im Prognose-Nullfall im Aufpunkt P2 mit 22,1 µg/m<sup>3</sup> und im Prognose-Planfall im Aufpunkt P1 mit 22,2 µg/m<sup>3</sup>. Der planbedingte Anstieg der PM<sub>10</sub> Belastung ist sehr gering und liegt in allen Straßenabschnitten bei maximal 0,7 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel und maximal 1,7 µg/m<sup>3</sup> im Tagesmittel.
- Der höchste **PM<sub>2,5</sub>**-Jahresmittelwert liegt im Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall im Aufpunkt P2 mit 15,6 µg/m<sup>3</sup>. Der Einfluss der Planung auf den PM<sub>2,5</sub>-Jahresmittelwert ist äußerst gering. Der Anstieg beträgt im Planfall in den Aufpunkten P1 und P3 maximal 0,2 µg/m<sup>3</sup>. In den Aufpunkten P2 und P4 ergeben sich keine Steigerungen.

Die berechneten Feinstaubkenngrößen (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) 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 20 µg/m<sup>3</sup> (seit 01/2020) für PM<sub>2,5</sub> im Jahresmittel.

Im Vergleich mit den Ergebnissen der Berechnungen der Gutachten aus den Jahren 2013 und 2015 ist festzustellen, dass

- die aktuell berechneten Feinstaubbelastungen aufgrund der seitdem deutlich zurückgegangenen Hintergrundbelastung niedriger ausfallen und
- die NO<sub>2</sub>-Belastungen aufgrund der aktualisierten Emissionsdatenbank und eines aktuell anzuwendenden vereinfachten Berechnungsmodells tendenziell eine Zunahme aufweisen.

Insgesamt ist festzustellen, dass auch nach Umsetzung der Vorhabenplanung in dem teils über eine geschlossene Randbebauung und geringe Straßenbreiten geprägten Stadtbereich die Grenzwerte für NO<sub>2</sub> und Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) in allen untersuchten Straßenabschnitten sicher eingehalten werden. Ferner sind im umliegenden, verkehrlich meist gering belasteten Straßennetz Grenzwertüberschreitungen nicht zu erwarten. Die Schadstoffkonzentrationen werden über die planbedingten Mehrverkehre zwar erhöht, der Einfluss des Vorhabens auf die Luftschadstoffsituation ist jedoch eher gering bzw. sehr gering und kann im Rahmen der Abwägung zur Stärkung der Innenentwicklung im südöstlichen Stadtquartier hingenommen werden.

### 6.7. Störfall-Betrieb

Mit dem vorliegenden Bauleitplanverfahren wird kein Störfallbetrieb begründet. Weitergehend liegt der Geltungsbereich des Bebauungsplans außerhalb von Achtungsabständen nach Nr. 3.1 des Leitfadens KAS-18.

Die ehemals südlich des Geltungsbereiches, zwischen Stadthafen I und der Straße Am Mittelhafen, befindlichen Gefahrstofflager der Spedition Lehnkering GmbH wurden in den Jahren 2016

und 2017 vollständig an einen neuen Standort verlagert. Mit der Verlagerung des Betriebes liegen Betroffenheiten im Sinne der 12. BImSchV für das Planvorhaben nicht mehr vor.

## **6.8. Altlasten, Altstandorte und Kampfmittel**

### **6.8.1. Altlasten und Altstandort**

Der Geltungsbereich des VBP Nr. 609 und die umliegenden Bereiche sind aufgrund der früheren gewerblichen Nutzung im Altlastenkataster der Stadt Münster mit Verdachtsflächen belegt.

So weist das Altlastenkataster für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans den ehemaligen Standort der Tankstelle am Hansaring als Standort schädlicher Bodenveränderungen und auf dem Hafenweg (nördlich der Gebäude Hafenweg Nr. 26a bis 28) eine Altlast- / Verdachtsfläche aus. Im aktuellen Altlastenkataster 2021 wird die Altlast- / Verdachtsfläche auf dem Hafenweg unter der Nr. 232 und die schädliche Bodenveränderung am Standort der ehemaligen Tankstelle am Hansaring unter der Nr. 375 (im Altlastenkataster 2013 Nr. 10048) geführt. Die Nummerierung der schädlichen Bodenveränderung wurde im Zuge einer Katasterbereinigung angepasst.

Außerhalb des Geltungsbereiches grenzen im weiteren Umfeld noch heute teils großflächige Altlasten- / Verdachtsflächen und historische Altstandorte an. Hierbei sind besonders die Altlast- / Verdachtsflächen Nr. 330, ehemaliges OSMO-Gelände, die Grundstücke der südlichen Hafenwegbebauung im westlichen Anschluss an die ehemaligen OSMO-Hallen mit den Nummern 302, 319 und 10 sowie der Bereich des Gebäudes Hafenweg 26a als historischer Altstandort Nr. 2304 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 sind der Parkplatzvorbereich der bestehenden Einzelhandelseinrichtung Hansaring 59 als Altlast- / Verdachtsfläche Nr. 166 und angrenzende Gebäudebereiche als historische Altstandorte (Nr. 3080) eingetragen.

Die Darstellungen im Altlastenkataster gehen für den Vorhabensbereich teilweise zurück auf konkrete Begutachtungen der Altlastensituation, die zur Wertermittlung der Grundstücke im Zuge der geplanten Flächenentwicklung vorgenommen wurden. So erfolgte eine erste Erkundung in Bezug auf mögliche Altlasten im Boden und Belastungen der aufstehenden Gebäude im Jahr 2001 für das Grundstück der damaligen Postimmobilie Hansaring 64. Das Grundstück des ehemaligen Holzkontors Heinrich Wehmeyer im südlichen Anschluss zum Hafenweg wurde im Jahr 2010 und das Grundstück der ehemaligen Star-Tankstelle am Hansaring 54 im Jahr 2012 einer Begutachtung unterzogen. Darüber hinaus lagen im Zusammenhang mit den eingegangenen Anregungen aus der öffentlichen Auslegung des VBP Nr. 535 im Jahr 2014 gutachterliche Stellungnahmen zur Grundwassersituation und zu möglichen Sicherungsmaßnahmen bei der Grundwasserhaltung während der Bauzeit vor.

Für das westlich an das Vorhabengrundstück angrenzende Mischgebiet 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 bestanden nicht.

Zusammengefasst belegten die Gutachten eine Beeinflussung der Flächen über unterschiedlich intensive Kontaminationen. Zu den stärker belasteten Bereichen zählten insbesondere die Zonen um die ehemalige Tankstelle und die Wartungsgrube des früheren Postgrundstücks im Norden des Vorhabenbereichs sowie die Fläche der Star-Tankstelle, hier waren für die Sanierung der Flächen teils Austausch der Auffüllböden oder anderweitige Sicherungsmaßnahmen zur Umsetzung des Planvorhabens notwendig. Ein Eingriff in die Grundwasserverhältnisse war laut Gutachter nur im Zusammenhang mit Grundwasserhaltungsmaßnahmen für die Zeit der Bauarbeiten gegeben, was nicht zu einer dauerhaften Veränderung des Grundwasserspiegels führe. Nachteilige Auswirkungen auf Grundwasserleiter waren durch das Planvorhaben nicht zu erwarten.

Mit Erteilung der Baugenehmigung zum Planvorhaben des VBP Nr. 535 vom 30.10.2017 wurde als vorbereitende Maßnahme zur Aufnahme der Bautätigkeit eine vollständige Sanierung der identifizierten Altlasten im Vorhabenbereich entsprechend der im Sanierungskonzept dargestellten Maßnahmen durchgeführt. Die Sanierung erfolgte im Benehmen mit der Unteren Boden-schutzbehörde beim Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit der Stadt Münster.

Die Erdarbeiten wurden gutachterlich begleitet und in der Dokumentation der Sanierung zusammengefasst. Die Freimessungen an Grubenwänden und –sohlen zeigten die Einhaltung der festgelegten Sanierungszielwerte für Mineralölkohlenwasserstoffe von 300 mg/kg KW und leichtflüchtigen aromatischen Kohlenwasserstoffen von 2 mg/kg BTX. Mit den Erdarbeiten zur Errichtung der Tiefgarage waren Grundwasserhaltungsmaßnahmen erforderlich. Mit Abschluss der Arbeiten wurden keine Veränderungen des Grundwasserspiegels vermerkt und können auch zukünftig für die vollständige Realisierung des Planvorhabens ausgeschlossen werden.

Mit Schreiben der Stadt Münster vom 15.04.2019 (Stadt Münster Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit, 15.04.2019) ist die sach- und fachgerechte Durchführung der bodenschutzrechtlich notwendigen Sanierungsmaßnahmen für den Bereich der ehemaligen Tankstelle unter gutachterlicher Begleitung als nachweislich erfolgreich und abgeschlossen bestätigt. Eine Freistellungserklärung der Stadt Münster über den Haftungsausschluss des Grundstückseigentümers sowie der Stadt Münster gegenüber der auf dem Grundstück Hansaring 54 bestehenden Bodenverunreinigung wurde nach rechtlicher Prüfung mit Schreiben vom 16.07.2019 (Stadt Münster Amt für Immobilienmanagement, 16.07.2019) erteilt. In Bezug auf im öffentlichen Gehweg des Hansarings aus bautechnischen Gründen verbliebene Restbelastungen wird seitens des Fachamtes darauf hingewiesen, dass im Zuge von zukünftigen Baumaßnahmen an der Straße eine Neubewertung der Flächen erforderlich wird.

Aufgrund der im Rahmen der Untersuchungs- und anschließenden Sanierungsarbeiten erfolgten Flächenbelegung mit Baucontainern wurde eine ergänzende Untersuchung und daraus folgende Bodensanierung von kleinlokal einzustufenden Bodenverunreinigungen im nördlichen Bereich des Plangebietes erforderlich. Die Verunreinigungen waren auf die Nähe der Flächen zur ehemaligen Betriebstankstelle der Deutschen Post zurückzuführen. Im Zuge der bereits erfolgten Sanierungsmaßnahmen auf den angrenzenden Flächen war die Quelle der Verunreinigung bereits entfernt und die Zufuhr unterbunden worden. Die Erdarbeiten wurden gutachterlich begleitet und die Ergebnisse in einem Abschlussbericht zusammengefasst (Umweltlabor ACB GmbH, 28.06.2021). Entlang der Grundstücksgrenze wurden an Grubenwänden und -sohlen Sanierungskontrollproben entnommen und entsprechend den Sanierungszielwerten bewertet. Die Freimessungen zeigten die Einhaltung der festgelegten Zielwerte für Mineralölkohlenwasserstoffe von 300 mg/kg MKW und für leichtflüchtige aromatische Kohlenwasserstoffe von 2 mg/kg BTX.

Mit Schreiben der Stadt Münster vom 19.07.2021 (Stadt Münster Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit, 19.07.2021) wurde die sach- und fachgerechte Bodensanierung für die Teilbereiche und eine aus bodenschutzrechtlicher Sicht uneingeschränkte Folgenutzung des Vorhabenbereiches bestätigt.

Zur karteimäßigen Überwachung und aufgrund der unbeschränkten Aufbewahrungspflicht von Altlastenflächen wird der Standort der sanierten schädlichen Bodenveränderungen im Bereich der ehemaligen Tankstelle am Hansaring (Nr. 375) weitergehend im Altlasten-/Verdachtsflächenkataster geführt. Mit Lage der Altlast-/Verdachtsfläche Nr. 232 in der Straßenverkehrsfläche des Hafenswegs wird die Fläche durch Bautätigkeiten am Vorhaben nicht tangiert. Eine Sanierung der Verdachtsfläche Nr. 232 wurde aufgrund der damit erforderlichen Aufnahme des Straßenabschnittes nicht durchgeführt. Umweltrelevante Gefahren gehen von der Fläche nicht aus.

Festsetzungen oder Kennzeichnungen gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB werden vor dem Hintergrund der durchgeführten und abgeschlossenen Sanierungen im Vorhabenbereich und der Lage der Verdachtsfläche Nr. 232 sowie der Restbelastung im Gehweg des Hansarings in festgesetzten Straßenverkehrsflächen nicht getroffen. Mit der Lage der Verdachtsfläche/Restfläche in einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche ist ein direkter und uneingeschränkter Zugriff auf die Flächen durch die Stadt Münster gegeben. Schädliche Auswirkungen auf schützenswerte Nutzungen sind nicht zu erwarten. Gleichwohl wird ein Hinweis auf die sanierte Altlasten-/Verdachtsflächen (Nr. 375) und die weiter bestehende Altlasten-/Verdachtsfläche (Nr. 232) in den vorliegenden Bebauungsplan aufgenommen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass mit Durchführung der Sanierungsmaßnahmen eine deutliche Verbesserung des Boden- und Grundwasserschutzes gegenüber der ehemaligen Altlastensituation für den Standort gegeben ist.

### **6.8.2. Kampfmittel**

Für das Grundstück Hansaring/Schillerstraße/Hafenweg wurde im Vorfeld der Erdarbeiten zur Errichtung des Planvorhabens durch den Bereich Kampfmittelüberprüfung der Feuerwehr der Stadt Münster eine Krieglufbildauswertung durchgeführt. Aus der Luftbildauswertung ergaben sich eindeutige Hinweise auf eine Kampfmittelbelastung. Im Zuge der hieraus erforderlichen Standardsicherheitsüberprüfungen wurde ein an der Straße Hansaring angrenzender Bombenblindgänger-Verdachtspunkt VP 150 teilüberprüft. Nach erfolgter Baufelddetektion wurde bei Aushubarbeiten eine 250 kg Sprengbombe gefunden und über den Kampfmittelbeseitigungsdienst entschärft.

Aufgrund des Baufortschritts mit Abschluss der Erdarbeiten sind Einflüsse aus Kampfmitteln für den Geltungsbereich nicht mehr zu erwarten. Weitere Kampfmittelüberprüfungsmaßnahmen sind nur dann erforderlich, wenn künftig erdeingreifende Maßnahmen für die Errichtung oder Veränderung von Gebäuden/-teilen, Nebenanlagen oder anderen Bauwerken geplant werden. Die Überprüfungsmaßnahmen sind mit der örtlichen Ordnungsbehörde im Vorfeld abzustimmen.

### **6.9. Denkmalschutz / Archäologie**

Innerhalb des Geltungsbereiches des VBP Nr. 609 befinden sich keine Baudenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes NRW. Südlich des Hafenswegs liegen dem Plangebiet jedoch die zwei denkmalgeschützten Speichergebäude Hafenweg Nr. 28 und Nr. 30 gegenüber, in deren Umgebung das Denkmalschutzgesetz besondere Rücksichtnahme fordert.

Dem wird mit der Planung am Hafenweg durch die festgesetzte Höhenstaffelung des Baukörpers gegenüber dem Gebäude Hafenweg Nr. 28 sowie durch Baumanpflanzungen zum Hafenweg angemessen Rechnung getragen.

Bodendenkmäler waren für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht bekannt und wurden im Zuge der Erdarbeiten zur Teilerrichtung des Planvorhabens auch nicht entdeckt. Aufgrund des Baufortschritts mit Abschluss der Erdarbeiten im Vorhabenbereich und Fertigstellung des Gebäudes auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB sind archäologische Beeinträchtigungen im Sinne des Denkmalschutzgesetzes aus der Wiederaufnahme der Bautätigkeit und Fertigstellung des Planvorhabens nicht zu erwarten. Ein allgemeiner Hinweis zum Umgang bei der Entdeckung von Bodendenkmälern, wie er Bestandteil des VBP Nr. 535 war, ist nicht erforderlich.

#### **6.10. Ausgleichsflächen**

Die Grundstücksfreiflächen im Geltungsbereich des VBP Nr. 609 waren aufgrund ihrer früheren gewerblichen Nutzung mit hohen Versiegelungsanteilen belegt. Vor dem Hintergrund, dass die planungsrechtliche Festsetzung von Bauflächen in einem ehemals bereits vollständig überbauten Bereich erfolgt, war bereits zum Planverfahren des VBP Nr. 535 eine Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nicht erforderlich.

Mit der zwischenzeitlich erfolgten Teilerrichtung des Planvorhabens im Vorhabenbereich sowie Fertigstellung des Gebäudes auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB ist ein ausgleichsrelevanter zusätzlicher Eingriff in Natur und Landschaft mit Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 nicht gegeben. Da die Planung zum VBP Nr. 609 gegenüber dem bisherigen Zustand des Plangebietes keine zusätzlichen Eingriffe vorbereitet, ist ein Eingriffsausgleich auch weiterhin nicht notwendig.

Mit der neuen Planung werden unabhängig von einem Eingriffsausgleich großflächige Dachbegrünungen und ein Pflanzgebot für 37 Bäume in Pflanztrögen festgesetzt.

#### **6.11. Artenschutz**

Mit der Kleinen Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom Dezember 2007 wurde eine Anpassung des deutschen Artenschutzes an europäische Vorgaben vorgenommen. Unter anderem durch die Bestimmungen der §§ 44 f BNatSchG wird europäisches Recht in nationales umgesetzt, um einen Beitrag zur Sicherung der zunehmend gefährdeten biologischen Vielfalt zu leisten. In der Folge sind bei allen genehmigungspflichtigen Planungs- und Zulassungsverfahren die Artenschutzbelange entsprechend den europäischen Bestimmungen im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Prüfung zu betrachten (vgl. Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben, Gemeinsame Handlungsempfehlung des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW und des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW, 22.12.2010).

Vor diesem Hintergrund wurden bereits mit Aufnahme des Planverfahrens zum Vorgängerbebauungsplan VBP Nr. 535 die damals im Geltungsbereich vorhandenen Freiflächen sowie die aufstehenden Gebäude des Postzustellstützpunktes der Post AG von Friedrich Pfeifer, Ahaus, gutachterlich untersucht und bewertet. Im Ergebnis war für die Schotter- und Brachflächen sowie für die jungen Sukzessionsgehölze und Straßenbäume des Geltungsbereiches eine Lebensraumbedeutung für planungsrelevante Tierarten nicht anzunehmen. Laut Gutachter kamen im Bereich der Brachen gleichfalls keine seltenen und/oder geschützten Pflanzenarten vor. Weitergehend

konnte eine Besiedelung des ehemaligen Postgebäudes mit Tierarten, die einem besonderen Artenschutz unterliegen (Fledermäuse, Turmfalke), ausgeschlossen werden. Mit diesen Ergebnissen waren artenschutzrechtliche Konflikte mit der Umsetzung des Planvorhabens nicht zu erwarten. Um vorsorglich etwaige Konflikte hinsichtlich europäischer Brutvogelarten auszuschließen, waren für Gebäudeabriss und Gehölzrodungen im Zusammenhang mit der Baureifmachung des Grundstücks Bauzeitenregelungen beachtlich.

Aktuell ist für weite Teile des Vorhabens die Umsetzung bereits erfolgt. So ist das Vorhaben mit der Fertigstellung der großflächigen Tiefgarage und dem Gebäudeteil C (Bebauung am Hafenweg) schon zu rd. zwei Dritteln errichtet und die Gebäudeteilbereiche A und B sind im Erdgeschoss teilweise vorbereitet. Abseits von Hochbauten und Tiefgarage dienen die Flächen vollständig als Baustellenbereich und weisen keine Grünstrukturen mehr auf. Das Gebäude im Ergänzungsbereich am Hafenweg ist schon seit dem Jahr 2016 fertiggestellt und mittlerweile bewohnt.

Artenschutzrechtliche Konflikte erscheinen gemäß der artenschutzrechtlichen Stellungnahme zum Vorhaben im Zusammenhang mit der Wiederaufnahme der Bautätigkeiten möglich (Planungsbüro Selzner Landschaftsarchitekten + Ingenieure, 06.08.2020). So könnten sich zwischenzeitlich planungsrelevante Vogelarten wie Mehlschwalbe oder Turmfalke angesiedelt haben oder Fledermäuse Quartiere nutzen. Was nicht-planungsrelevante Vogelarten betrifft, ist eine Ansiedlung im Bereich der Baustelle ebenfalls denkbar (z. B. Bachstelze, Blau- und Kohlmeise, Straßentaube, Mauersegler). Folgende Vorgehensweisen sind bei Wiederaufnahme der Bautätigkeiten zu beachten:

- Eine Vermeidung der Tötung von Brutvögeln ist am einfachsten zu bewerkstelligen, indem die potenziell gefährdenden Eingriffe in die Zeit außerhalb der Brutphase gelegt werden (Zeitraum Brutphase: März bis Ende August). Ist dies nicht mit dem Bauablauf vereinbar, müsste über eine baubiologische Begleitung sichergestellt werden, dass keine aktuell genutzten Brutstätten vorkommen. In diesem Fall ist in der Brutsaison vor Wiederaufnahme der Bauarbeiten die Ansiedlung von Brutvögeln zu überprüfen. Ggf. können Brutansiedlungen auch durch aktive Vergrämuungsmaßnahmen verhindert werden. Sollten von Vergrämuung planungsrelevante Arten betroffen sein (Mehlschwalbe, Turmfalke), kann sich daraus die Notwendigkeit ergeben, diesen Arten über geeignete und mit der Naturschutzbehörde abzustimmende Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) Ersatzbrutplätze anzubieten. Hat eine Brutansiedlung im Vorhabenbereich bereits stattgefunden, ist die Brutstätte bis zum Ausfliegen der Jungvögel zu erhalten und vor Störungen zu schützen.
- Die Strukturen des Plangebietes sollten vor Wiederaufnahme der Bauarbeiten auch von einem Fledermauskundler in Augenschein genommen werden, der die konkrete Eignung für eine Quartiernutzung überprüft. Das Erfordernis weiterer Maßnahmen ist dann aus den Ergebnissen dieser Erstbewertung abzuleiten. Grundsätzlich gilt es vornehmlich zu verhindern, dass Wochenstubenquartiere von Eingriffen betroffen sind (Zeitraum: ca. Mitte Mai bis Mitte September). Es ist daher notwendig, die fledermauskundliche Erstbegehung spätestens im Frühjahr vor Wiederaufnahme der Bauarbeiten durchzuführen. Sollten sich dabei mögliche Konflikte abzeichnen, sind nach Erfordernis geeignete Vermeidungs- und/oder Ausgleichsmaßnahmen aufzuzeigen und durchzuführen.

Grundlegende Vollzugsprobleme sind für das Planvorhaben aktuell nicht absehbar. Auch im Falle des 'Worst Case' (Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von planungsrelevanten

Brutvogelarten und/oder von Fledermäusen) sind Vermeidungsmaßnahmen – ggf. ergänzt um CEF-Maßnahmen gemäß MKULNV NRW (2013) – denkbar, die eine Vollzugsfähigkeit der Planung in dem dafür vorgesehenen Zeitraum sicherstellen.

Auf die Notwendigkeit der Sicherung der artenschutzrechtlichen Belange im Zusammenhang mit der Wiederaufnahme der Bautätigkeit wird im Bebauungsplan hingewiesen.

## 7. Flächenbilanz

Für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 ergibt sich folgende Flächenbilanz:

**Tabelle 3 | Flächenbilanz**

<b>Plangebiet gesamt</b>	<b>3,00 ha</b>	<b>100 %</b>
Vorhabenbereich (ohne Verkehrsflächenanteile von 0,10 ha)	2.00 ha	67 %
Ergänzungsbereich als Mischgebiet (§ 6 BauNVO)	0.25 ha	8 %
Öffentliche Verkehrsfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)	0,75 ha	25 %

## 8. Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gemäß § 2 a BauGB

### 8.1. Rahmen der Umweltprüfung

Nach § 2a BauGB ist für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 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 1 zum BauGB zu entsprechen hat, beschrieben und bewertet. Alle in § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB aufgeführten Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, sind dabei Gegenstand der Prüfung und finden im jeweiligen Fachkapitel Berücksichtigung. Der Umweltbericht erfüllt im vorliegenden Fall sowohl die Umweltprüfungspflicht des BauGB (vgl. § 50 UVPG) als auch die projektbezogene Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht des UVPG für großflächigen Einzelhandel.

Die Umweltprüfung wurde auf Basis vorhandener Daten und auf Grund von Geländeerhebungen durchgeführt. Die projektbezogenen Gutachten und Stellungnahmen zu den Themen Verkehr, Immissions- und Artenschutz sowie Altlasten sind dem Quellenverzeichnis der Bebauungsplanbegründung zu entnehmen. Wesentliche umweltbezogene Daten entstammen außerdem dem Umweltkataster der Stadt Münster (STADT MÜNSTER 2022).

Maßstab für die Bewertung der Umweltauswirkungen sind die gesetzlichen Umwelanforderungen 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 97. Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 wird als Bestandteil der Begründung ein separater Umweltbericht erstellt.

## **8.2. Kurzdarstellung der Planung**

Mit dem geplanten Vorhaben sollen die Entwicklungsziele des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster (2018) sowie des Masterplans „Stadthäfen Münster“ (2012) als wichtiger Baustein zur städtebaulichen Neuordnung des Stadthafenquartiers umgesetzt werden. Dabei beansprucht die Planung großteils Innenbereichsflächen, die bisher zu dem seit 1996 rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 gehören. In geringen Teilen ist am Hansaring außerdem der BP Nr. 356 betroffen. Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 umfasst eine Fläche von rd. 3,0 ha.

Unter dem Titel „HafenMarkt“ sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung eines Stadtbereichszentrums geschaffen werden, indem neben Flächen für großflächigen Einzelhandel auch Flächen für Wohn- und Dienstleistungsnutzungen, für Gastronomie sowie die Einrichtung zweier Kindergroßtagespflegestellen vorgesehen sind. Das Vorhaben basiert auf den Entwicklungszielen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 als Vorgängerbebauungsplan zum vorliegenden Planverfahren, auf dessen Grundlage im Januar 2018 der Baubeginn des sog. „Hafencenters“ am Planstandort erfolgte. Der VBP Nr. 535 wurde in der Folge in mehrfacher Hinsicht Gegenstand gerichtlicher Entscheidungen, in denen der Bebauungsplan durch das Urteil des Oberverwaltungsgerichtes für das Land Nordrhein-Westfalen (OVG NRW) für unwirksam erklärt und im Februar 2019 ein Baustopp über die laufenden Bauarbeiten verhängt wurde. Das Vorhaben ist im Rohbau zu rund 2/3 hergestellt (weitergehend siehe Kapitel 1.1).

Die Planung des nun vorliegenden „HafenMarktes“ umfasst im sog. Vorhabenbereich einen Verbrauchermarkt mit einem modernen Markthallenkonzept, einen Lebensmitteldiscounter, einen Drogeriefachmarkt und eine Apotheke, jeweils mit den erforderlichen Kundenstellplätzen, sowie ergänzende Flächen für Dienstleistungsbetriebe, Gastronomie und Wohnnutzungen. Die geplanten Gebäudekomplexe gruppieren sich um einen zentralen Platz (Kundenparkplatz, Pocket-Park), die Hauptzufahrt erfolgt über den Hansaring. Zur Entlastung der Parkplatzsituation im Stadtquartier ist mit der geplanten Vorhabennutzung zusätzlich die Errichtung von öffentlich nutzbaren Stellplätzen im Sinne einer Quartiersgarage verbunden. Die geplante Tiefgarage ist sowohl vom Hansaring als auch vom Hafenweg anfahrbar und umfasst insgesamt rd. 350 Stellplätze, von denen ca. 220 Stellplätze der Quartiersgarage zugeordnet werden. Zusätzlich werden im Bereich des ebenerdigen Kundenparkplatzes rd. 103 Pkw-Stellplätze angeboten, hinzu kommen 14 Pkw-Stellplätze für Mitarbeiter im nördlichen Vorhabenbereich zur Schillerstraße. Neben den Pkw-Stellplätzen werden mit dem Planvorhaben insgesamt rund 477 Fahrradabstellplätze realisiert.

Neben dem Vorhabenbereich umfasst der Bebauungsplan Nr. 609 im westlichen Plangeltungsbereich außerdem eine als Mischgebiet festgesetzte Ergänzungsfläche (Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB), die im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung eine Fortführung der Blockstruktur der westlichen Hafenwegbebauung bezweckt. Die Bebauung in diesem Bereich wurde im Jahr 2016 auf Grundlage des Vorgängerbebauungsplanes Nr. 535 bereits umgesetzt.

Neben Vorhaben- und Ergänzungsbereich liegen Verkehrsflächen von Hansaring und Hafenweg im Geltungsbereich des Bebauungsplanes.

Gegenüber dem bestehenden Planungsrecht sind mit der aktuellen Planung folgende Änderungen verbunden:

- Im Vorhabenbereich entfallen Festsetzungen als Misch- und Gewerbegebiet, Grün- und Verkehrsfläche, stattdessen wird ein Vorhabenbereich „Einzelhandel, Dienstleistungsbetriebe, Gastronomie, Wohnen“ festgesetzt. Zwei Betriebe der Einzelhandelsnutzungen sind dabei 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 des Discounters und des Verbrauchermarktes läuft über den Hafenweg bzw. entlang der östlichen Geltungsbereichsgrenze vom Hafenweg zur Schillerstraße.

Im Vorhabenbereich sind gegenüber dem Bebauungsplan Nr. 401 aufgrund einer erhöhten GRZ (1,0 statt bisher 0,6 bzw. 0,8) weniger Möglichkeiten für Baumpflanzungen gegeben und es ist wegen des Entfallens einer öffentlichen Grünfläche (Spielplatz) sowie des Entfallens von Festsetzungen zu Fassadenbegrünungen ein insgesamt verringerter Grünflächenanteil zu erwarten. Um dem entgegenzuwirken, werden die Hauptdächer aller oberirdischen Gebäude im Vorhabenbereich auf einer Fläche von mindestens 6.000 m<sup>2</sup> als extensiv begrünte Dächer angelegt. Außerdem wird am Hafenweg eine kleine Grünanlage mit Baumbestand in Hochbeeten angelegt (sog. Pocket-Park) und es werden im Plangebiet weitere Bäume in Pflanztrögen gepflanzt.

- Für den Ergänzungsbereich (Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB) wird gegenüber dem Bebauungsplan Nr. 401 die Darstellung als Mischgebiet mit einer GRZ von 0,6 beibehalten. Änderungen ergeben sich lediglich aus einer Erhöhung der zulässigen Vollgeschossigkeit auf max. zwei Vollgeschosse für den rückwärtigen Grundstücksbereich.
- Der Hafenweg wird im Vollzug der Planung gegenüber dem Bebauungsplan Nr. 401 von einer privaten in eine öffentliche Verkehrsfläche umgewidmet.

Die Flächen am Hansaring, die bisher zum BP Nr. 356 gehörten, werden weiterhin als öffentliche Verkehrsfläche gewidmet bleiben. Die Abmessungen dieser Verkehrsfläche werden mit der Planung nicht verändert, im Vollzug der Planung ist auf den Flächen die Errichtung eines lichtsignalgesteuerten Knotenpunktes zur Anbindung des Vorhabens an den Hansaring vorgesehen. Die Fahrspuren des Knotenpunktes sind nachrichtlich im Bebauungsplan dargestellt.

Hinsichtlich des Schutzes vor betrieblichen und verkehrlichen Lärmemissionen wird über differenzierte Festsetzungen sowie über Maßnahmen der vertraglichen 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 mit den 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**

##### **8.3.1.1. Allgemeine Ziele des Umweltschutzes nach BauGB**

Nach § 1 und § 1a BauGB sind folgende zentrale 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 Zustand des Plangebietes vor Rückbau der ehemaligen Gewerbebauten zum Hafenweg (Weh-meyer-Gebäude) keine zusätzlichen Eingriffe vorbereitet (siehe Kapitel 6.10).

##### **8.3.1.2. Immissions- und Klimaschutz**

Planungsrelevant ist der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen nach Bundes-Immissionschutzgesetz (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 mit dem Erneuerbare-Energien-Wärme-Gesetz (EEWärmeG), seit 1.11.2020 abgelöst durch das Gebäudeenergiegesetz (GEG), 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 durchgeführt. Diese umfassen einerseits Maßnahmen, die sich im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den Hansaring aus den Vorgaben der 16. BImSchV ergeben. Darüber hinaus werden im Durchführungsvertrag Maßnahmen als vertragliche, über das gesetzliche Maß hinausgehende Leistung der Vorhabenträgerin zur Lärmvorsorge vereinbart, um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass vorhabenbedingte Zusatzbelastungen auf einen bereits stark lärmvorbelasteten Bereich einwirken. Die Sicherung der Maßnahmen erfolgt über den Durchführungsvertrag. Die Beachtung der Anforderungen des GEG wird nicht auf Ebene geprüft, sondern ist im Rahmen der bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren zur Errichtung der Vorhabennutzungen nachzuweisen.

### **8.3.1.3. 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 erforderlich und wäre in diesem innerstädtisch gelegenen und bereits weitgehend versiegelten Bereich auch nicht möglich. Wie bisher ist eine Einspeisung von Oberflächenwasser in das Kanalnetz geplant. Die Ausbildung von Gründächern stellt jedoch einen Beitrag zur Regenrückhaltung dar.

Im Zusammenhang mit dem früheren Vorhandensein von Altlasten waren bei den Erdarbeiten Vermeidungsmaßnahmen bezüglich des Eintrags von Schadstoffen in das Grundwasser beachtlich. Die Maßnahmen waren Bestandteil der bauordnungsrechtlichen Genehmigung und wurden im Zusammenhang mit der zwischenzeitlich erfolgten Teilerrichtung des Vorhabens mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt und durchgeführt.

### **8.3.1.4. Biotop- und Artenschutz**

Im Wirkungsbereich der bau- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens kommen keine geschützten Flächen oder Objekte vor (§ 42 LNatSchG-Biotope, Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete, Gebiete von gemeinschaftlicher europäischer Bedeutung wie FFH- oder Vogelschutzgebiete). Schützenswerte Biotope und planungsrelevante Tier- und Pflanzenarten waren und sind im Plangebiet nicht anzutreffen und sind auch für die Zukunft nur mit geringer Wahrscheinlichkeit zu erwarten.

Berücksichtigung im Plan: Eine Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände hinsichtlich nicht-planungsrelevanter Brutvogelarten konnte bei den bereits erfolgten Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Vorgängerbebauungsplan Nr. 535 über Bauzeitenregelungen erzielt werden (Gehölzrodungen, Gebäuderückbau außerhalb der Brutzeit).

Auch im Rahmen der Fortführung der Bauarbeiten können Konflikte über eine fachgutachterliche Überprüfung der bestehenden Gebäudebereiche und Durchführung etwaig erforderlicher Vermeidungs- und/oder Ausgleichsmaßnahmen vor Wiederaufnahme der Bautätigkeiten voraussichtlich vermieden werden. Selbst im Falle eines Worst Case (Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von planungsrelevanten Brutvogelarten und/oder von Fledermäusen) sind Vermeidungsmaßnahmen im Zuge der Umsetzung der Baumaßnahmen – ggf. ergänzt um CEF-Maßnahmen gemäß MKULNV NRW (2013) – denkbar, die eine Vollzugsfähigkeit der Planung in dem dafür vorgesehenen Zeitraum sicherstellen.

### **8.3.2. Kommunale Fachplanungen und Zielsetzungen**

Eine Baumschutzsatzung existiert im Stadtgebiet nicht. Schutzwürdige Biotope gemäß Stadtbiotopkartierung Münster oder gemäß Biotopkataster NRW sind nicht vorhanden.

#### **Luftreinhalteplan der Stadt Münster**

Der Luftreinhalteplan 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 im Stadtkern ausgewiesenen Umweltzone, innerhalb derer eine Verbesserung der luft-hygienischen Situation angestrebt wird.

### **Lärmaktionsplan der 3. Runde für die Stadt Münster**

Der Lärmaktionsplan der Stadt Münster befasst sich auf Basis ermittelter Lärmbetroffenheiten schwerpunktmäßig mit Lärmemissionen des Straßenverkehrs und benennt Maßnahmen für einen 5-Jahreszeitraum. Aktuell liegt mit Stand März 2021 die 3. Runde des Lärmaktionsplans vor (LK Argus Kassel GmbH in Zusammenarbeit mit Lärmkontor GmbH und konsult GmbH, 29.03.2021), womit der Lärmaktionsplan der 2. Stufe aus dem Jahr 2017 fortgeschrieben wurde.

In dem Lärmaktionsplan wird der Hansaring als Straße mit hoher Lärmbetroffenheit bewertet. In Ergänzung der bisher umgesetzten Tempo 30-Zonen wird unter den Maßnahmenbereichen (MB) der 1. Priorität mit der Nummer MB 9 für den Hansaring im Bereich zwischen Schillerstraße und Bremer Straße die weitere Prüfung einer Anordnung von Tempo 30 empfohlen. Alternativ kommt eine Umgestaltung der Straße in Betracht, in Teilbereichen ist außerdem eine Fahrbahnsanierung geplant bzw. für kleinere Teilflächen bereits umgesetzt (Einbau von Belag mit lärmindernder Wirkung).

### **Umwelt- und Freiraumplanung 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 gleichfalls nicht im Bereich wertvoller Teilflächen der verschiedenen grünordnerischen Zielkonzepte der Stadt Münster.

### **Umweltdaten Münster**

Die Umweltdaten Münster sind eine Zusammenstellung wichtiger Daten zur Entwicklung der Umwelt in Münster. Sie umfassen alle wesentlichen Umweltthemen und werden mit Beschluss des Rates der Stadt Münster vom 12.12.2012 im 2-jährlichen Turnus fortgeschrieben. Bislang liegen die Umweltdaten für die Fortschreibungsjahre 2016-2018 vor. Mit den Umweltdaten werden für alle Umweltbereiche auch Zielvorgaben formuliert, die der Rat der Stadt Münster beschlossen hat. Die formulierten Ziele dienen als Maßstab für umweltgerechtes Verwaltungshandeln.

### **Nachhaltigkeitsstrategie Münster**

Die vom Rat der Stadt Münster im November 2017 beschlossene Nachhaltigkeitsstrategie (Stand Mai 2018) zielt auf die Umsetzung einer nachhaltigen Stadtentwicklung im Kontext der Agenda 2030. Relevante Bezüge zu den Inhalten einer Umweltprüfung für die Bauleitplanung sind vor allem bei den Themenfeldern "Natürliche Ressourcen und Umwelt" sowie "Klima und Energie" zu finden. So gehört die Nutzung von Entwicklungspotentialen im bebauten Bestand zu den Entwicklungsteilzielen der Nachhaltigkeitsstrategie (Stadt Münster Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit, Oktober 2020). In Bezug auf Einzelhandel wird im „Maßnahmenprogramm 2019-2022“ als Maßnahme M7 lediglich gefordert: „Zentrenorientierte Steuerung der Einzelhandelsentwicklung in Münster zur Sicherung und Entwicklung attraktiver, funktionsfähiger und lebendiger Zentren multifunktionaler Ausprägung auf der Grundlage des Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster (EHZK) (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, August 2018). Schwerpunkte 2019-2022: Sicherstellung eines dichten Netzes von fußläufig und mit dem Fahrrad erreichbaren zentralen Versorgungsbereichen und Nahversorgungslagen, dadurch

Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV).“ Dem wird die Planung gerecht. Als weitere Instrumente der Klimaschutzpolitik werden etwa hohe energetische Gebäudestandards im Neubau, Begrünungen, Ausbau der Solarenergie, Förderung von Lastenfahrrädern, Ausbau des Angebotes für die Aufladung von Elektrofahrzeugen und Elektrofahrrädern und ähnliches genannt, die Gegenstand der vorliegenden Planung waren und zu entsprechenden Festsetzungen im VBP 609 oder zu Vereinbarungen im Durchführungsvertrag geführt haben.

#### **8.4. Ausgangssituation (Basisszenario) und Umweltauswirkungen der Planung**

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 und menschliche Gesundheit**

###### **Bestand**

Der Gebäudekomplex des Mischgebietes im sog. Ergänzungsbereich wurde auf Basis des Vorgängerbebauungsplanes Nr. 535 bereits im Jahr 2016 errichtet und ist bewohnt.

Im Vorhabenbereich begannen die Bauarbeiten im Januar 2018. Die Gebäude und baulichen Anlagen der ehemals auf dem Grundstück vorhandenen Tankstelle am Hansaring sowie des Postzustellpunktes waren damals bereits aufgegeben und rückgebaut. Die Bautätigkeiten am Planvorhaben ruhen seit Februar 2019. Das Vorhaben ist dabei schon zu rd. zwei Dritteln errichtet: so sind die großflächige Tiefgarage und der Teilbereich C (Bauteil C4 am Hafenweg) nahezu fertiggestellt, die Teilbereiche A und B sind im Erdgeschoss teilweise vorbereitet. Abseits von Hochbauten und Tiefgarage dienen die Flächen vollständig als Baustellenbereich.

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 401 sieht neben Mischgebietsausweisungen im nördlichen Vorhabenbereich eine öffentliche Grünfläche mit Zweckbestimmung Kinderspielplatz vor. Diese Planung ist nicht realisiert worden. Der Bedarf für diese Anlage resultierte seinerzeit aus der mit dem BP Nr. 401 geplanten Erweiterung der Wohn- und Mischnutzungen vom Hansaring in den rückwärtigen Blockinnenbereich und der damit verbundenen Notwendigkeit zur Ausweisung wohnungsnaher Spielflächen.

Gegenüber Immissionen besonders schützenswerte Nutzungen kamen und kommen im Gebiet bisher nicht vor, grenzen mit verschiedenen Wohnnutzungen im Umfeld jedoch an, insbesondere am Hansaring und in den untergeordneten Wohnstraßen. Diesen sind teilweise die Schutzbedürftigkeit eines Wohngebietes und teilweise die eines Mischgebietes zuzusprechen.

###### **Vorbelastungen**

Lärm: Das Plangebiet ist Lärmbelastungen ausgesetzt, die vor allem aus dem Verkehr entlang der umgebenden Haupteinfahrstraßen 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 teilweise nicht gegeben.

Dauerschallpegel von über 70/60 dB(A) tags/nachts im Grenzbereich zur Gesundheitsgefährdung sind im Lärmaktionsplan (LAP) der 3. Runde für die Stadt Münster für den Bereich des

Plangebietes nicht verzeichnet. Allerdings ist der Hansaring als Straße mit hoher Lärmbetroffenheit eingestuft, weswegen im LAP dort ein Maßnahmenbereich abgegrenzt wird (MB 9).

Gemäß dem schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.11/04 zur Bewertung der schalltechnischen Auswirkungen der vorhabenbezogenen Verkehrserzeugung auf die Verkehrslärsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft (ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, 08.01.2021) werden im Prognose-Nullfall für das Jahr 2022 als Jahr der voraussichtlichen Inbetriebnahme des HafenMarkts am Hansaring Beurteilungspegel von bis zu 72 dB(A) tags bzw. bis zu 64 dB(A) nachts erwartet (nahe Wolbecker Straße).

Neben Lärmvorbelastungen durch Straßenverkehr liegen auch Vorbelastungen durch Gewerbelärm vor (u. a. Penny-Markt Hansaring Nr. 46, südlich angrenzende Gewerbegebiete bzw. Stadthäfen). Außerdem sind im westlichen Untersuchungsraum Lärmimmissionen durch die in Hochlage verlaufende Bahnstrecke Wanne-Eickel–Hamburg zu verzeichnen.

Leistungsfähigkeit umliegender Straßen: Der Hansaring ist bereits heute mit einer hohen Grundbelastung belegt, die bestehenden Lichtsignalanlagen sind derzeit nicht in einer Grünen Welle geschaltet. Staubbelastungen am Hansaring sind daher bei einem ansonsten oft unauffälligen Tagesverlauf regelhaft zu den morgen- und abendlichen Stoßzeiten anzutreffen. Der Verkehrsablauf wird außerdem durch Parksuchverkehr, durch Parkvorgänge an den Stellplätzen entlang des Hansarings sowie durch die Wartepflicht an untergeordneten Zufahrten und Nebenstraßen (Dortmunder Straße und Soester Straße) gestört. Hinzu kommt die ungünstige Position einer Bushaltestelle in Form eines Buskaps, die den Verkehrsablauf am Hansaring während der Fahrgastwechselzeiten stört. Weitere Defizite der Verkehrsinfrastruktur im Umfeld des Vorhabens bestehen in einer mangelhaften Anbindung verschiedener Grundstücke an den Hansaring (z. B. Penny-Markt Hansaring Nr. 46) sowie in langen Wartezeiten für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer an dem Fußgängerübergang Hansaring/Dortmunder Straße.

Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten: Im übergeordneten Untersuchungsraum wird an den Kreuzungen 'Hansaring/Albersloher Weg' und 'Hansaring/Wolbecker Straße' bereits heute teilweise der Überlastungszustand für die morgendliche bzw. nachmittägliche Spitzenstunde erreicht. Der Knotenpunkt Hansaring/Wolbecker Straße war darüber hinaus aufgrund einer Einstufung als Unfallhäufungsstelle bereits Gegenstand von Beratungen der Unfallkommission (UK) der Stadt Münster. Als Ergebnis der Beratungen und mit Beschluss der UK sollen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Unfallprävention die Fahrbeziehungen am Knotenpunkt grundlegend geändert werden. Als erste Phase wurden mit Abschluss des Baus der Fernwärmeleitung im Bereich des Knotenpunktes Wolbecker Straße/Hohenzollernring im Januar 2022, in Umsetzung des Beschlusses der UK aus Dezember 2021, die Schaltzeiten der Lichtsignalanlage im Knotenpunkt angepasst und um separate Linksabbiegesignale ergänzt.

Ruhender Verkehr: Eine Parkraumanalyse belegt ein Defizit an Stellplätzen und einen hohen Parkdruck im Untersuchungsgebiet (Parkraumanalyse Hansaviertel/Hafen in Münster, 24.07.2019, in: (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020)). Der mit dem Parkraumdefizit verbundene Parksuchverkehr trägt dabei zu Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufes im Zuge des Hansarings bei (s. o.).

Luftschadstoffe: Gemäß dem Umweltkataster der Stadt Münster liegt im Bereich der an das Plangebiet angrenzenden Straße mit relativ dichtem Verkehr (Hansaring) 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 somit nicht erreicht. Auch bezüglich lungengängigen Feinstaubes (PM<sub>2,5</sub>) kann von einer Unterschreitung des relevanten Jahresmittel-Grenzwertes (25 µg/m<sup>3</sup>) ausgegangen werden (Lohmeyer GmbH, September 2020).

Die aktuell ermittelten Jahresmittelwerte der Hintergrundbelastung im Untersuchungsraum, für die auf Werte der etwa 3 km entfernt gelegenen LANUV-Station Münster-Geist zugegriffen wurde, liegen in den Jahren 2017 bis 2019 für NO<sub>2</sub> zwischen 16 und 19 µg/m<sup>3</sup>, für PM<sub>10</sub> zwischen 15 und 20 µg/m<sup>3</sup> und für PM<sub>2,5</sub> zwischen 11 und 13 µg/m<sup>3</sup> (Lohmeyer GmbH, September 2020). Aufgrund verschärfter politischer Vorgaben zur Emissionsminderung ist in den nächsten Jahren von tendenziell sinkenden Hintergrundbelastungswerten auszugehen.

Störfallrisiko: Südlich des Plangebietes befanden sich zwischen Stadthafen I und der Straße 'Am Mittelhafen' bis Ende des Jahres 2016 zwei Gefahrstofflager der Spedition Lehnkering GmbH, die bei der planerischen Entwicklung des Hafensareals damals noch zu berücksichtigen waren. Von der Lagernutzung ging keine akute Gefährdung aus, ein latentes Gefährdungspotenzial lag jedoch in anlagebezogenen Störfällen begründet (z. B. Brand), deren Auswirkungen z. B. über freigesetzte Luftschadstoffe unter anderem auch im Plangebiet hätten auftreten können. Mit erfolgter Verlagerung der Gefahrgutlager außerhalb des Einwirkungsbereiches des Planvorhabens sind Betroffenheiten aus Störfallbelangen nicht mehr gegeben.

Kampfmittel: Die Luftbildauswertungen des Kampfmittelbeseitigungsdienstes (KBD) Westfalen-Lippe, die im Vorfeld der Bauarbeiten durchgeführt wurden, ergaben damals eindeutige Hinweise auf eine Kampfmittelbelastung des Vorhabenbereichs. Da im Zuge der Vorhabenumsetzung mit wesentlichen Eingriffen ins Erdreich zu rechnen war, wurde vor Beginn der Bauarbeiten die Vorgehensweise zur Umsetzung der Baumaßnahmen mit dem Bereich Kampfmittelüberprüfung der Feuerwehr der Stadt Münster abgestimmt. Es folgte eine Baufelddetektion, die jedoch aufgrund diverser Störeinflüsse nicht überall ausgewertet werden konnte. Dabei wurde auch ein in der Nähe des Hansarings liegender Bombenblindgänger-Verdachtspunkt teilüberprüft. Nach erfolgter Baufelddetektion wurde bei Aushubarbeiten schließlich eine 250 kg Sprengbombe gefunden und durch den KBD entschärft. Aufgrund des Baufortschritts mit Abschluss der Erdarbeiten sind Probleme mit Kampfmitteln im Geltungsbereich aktuell nicht mehr zu erwarten.

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 Grünanlage mit Spielplatz am Albersloher Weg verstärkt.

### **Auswirkungen der Planung**

Lärm: Vorhabenbedingte Auswirkungen auf schutzbedürftige Nutzungen waren Gegenstand einer schalltechnischen Untersuchung, die die Auswirkungen aus Verkehrslärm auf das Plangebiet und die vorhandene Nachbarschaft, aus dem baulichen Eingriff in öffentliche Verkehrswege (Anbindung an Hansaring) sowie die Auswirkungen aus Gewerbelärm gutachterlich bewertet und geeignete Lärminderungsmaßnahmen aufzeigt (vgl. Kapitel 6.6.1). Dabei wurden sowohl vorhandene Vorbelastungen wie auch Summationswirkungen verschiedener vorhabenbedingter Lärmquellen berücksichtigt.

Da die Lage des Knotenpunktes Hansaring / Zu- und Abfahrt Vorhabenbereich absehbar einen lärmvorbelasteten Bereich berührt, wurden im Vorfeld mehrere Erschließungsvarianten

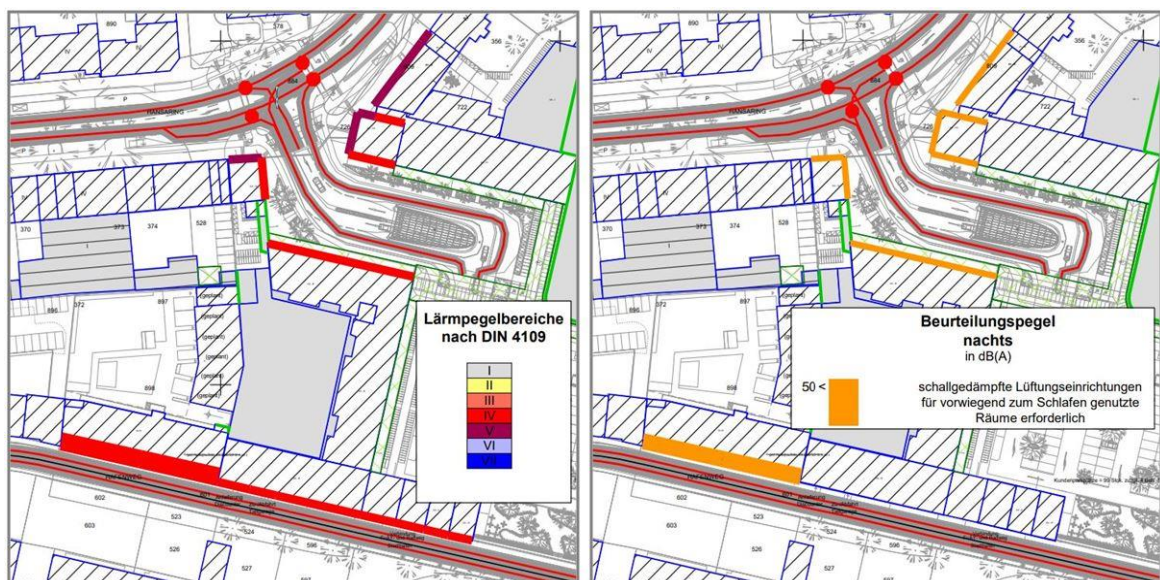
verglichen (vgl. Kapitel 6.3.1 der Begründung). Im Ergebnis ist ein vollsignalisierter Knotenpunkt trotz der zusätzlichen Lärmemissionen der Ampelanlage aus Gründen der Verkehrssicherheit und der ungehinderten Verkehrsabläufe allen anderen Varianten vorzuziehen.

Als Prognosehorizonte wurden bei der Untersuchung der verkehrsbedingten Immissionen jeweils die vier Prognosefällen betrachtet, die in der verkehrstechnischen Untersuchung zum Planvorhaben für die Zeithorizonte 2022, 2024, 2026 und 2035 definiert wurden (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020). Der jeweils ungünstigste Fall unter den Prognosen wurde dann als Planfall bewertet. Gleichzeitig wurde von einer allgemeinen Verkehrsentwicklung mit einem Zuwachs von 0,2% pro Jahr, von einer nicht durchgehenden Befahrbarkeit der Theodor-Scheiwe-Straße sowie von der Qualifikation der Schillerstraße als durchgehende Fahrradstraße ausgegangen. Die ermittelten Werte stellen in der Folge Pessimalewerte dar.

Der thematischen Gliederung der Schalltechnischen Untersuchung folgend sind mit der Planung folgende lärmschutzrelevanten Auswirkungen verbunden (ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Berichte LL 5683.11/01 bis LL 5683.11/05):

- Auswirkungen von Verkehrslärm auf den Plangeltungsbereich (Bericht Nr. LL5683.11/01):

Verkehrsbelastungen bedingen im Plangebiet Überschreitungen der für Mischgebiete geltenden schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 während der Tages- und der Nachtzeit. Betroffen sind die straßenzugewandten Fassaden an Hansaring und Hafenweg sowie zum Teil auch Fassaden mit Ausrichtung zum Anschlussknotenpunkt und zur Erschließungsstraße (Abbildung 1).



**Abbildung 1** | Gebäudelärmkarten Verkehrslärm (Maximalsituation). *Links:* Darstellung der Lärmpegelbereiche (LPB) gemäß DIN 4109 (Angabe des höchsten LPB je Fassade). *Rechts:* Darstellung der Bereiche für zusätzliche textliche Festsetzungen zur Lärmvorsorge (schallgedämpfte Lüftungseinrichtungen für vorwiegend zum Schlafen genutzte Räume) (ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, 08.01.2021 S. 53 und 55; Anlage 4.1 und 4.3 (verändert)).

Zur Minderung der Lärmbelastung im Bereich von Aufenthaltsräumen werden für das Plangebiet Festsetzungen gemäß DIN 4109 getroffen (Festsetzung von passiven

Schallschutzmaßnahmen gemäß den Lärmpegelbereichen IV und V, ergänzt um Vorgaben zur Verwendung schalldämpfter Lüftungen für vorwiegend zum Schlafen genutzte Räume).

Die Überschreitung der Orientierungswerte betrifft auch schützenswerte Außenwohnbereiche wie Balkone oder Dachterrassen. Dies ist jedoch als mit gesunden Wohnverhältnissen vereinbar zu bewerten, solange der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Mischgebiete von 64 dB(A) nicht überschritten wird, zumal der Aufenthalt in diesen Bereichen nicht zwingend erforderlich ist bzw. auf verkehrsarme Zeiten beschränkt werden kann. Eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV ist lediglich im Umfeld des Anschlussknotens am Hansaring zu verzeichnen. In der Konsequenz sieht die Planung dort keine Außenwohnbereiche vor.

- Baulicher Eingriff in die öffentliche Verkehrsfläche des Hansarings und Ausbau eines lichtsignalgesteuerten Knotenpunktes (Bericht Nr. LL5683.11/02):

Mit dem für die Anbindung des Vorhabens erforderlichen Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings sind an einigen der bestehenden Fassaden im Einwirkungsbereich des Eingriffs die Kriterien für eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV erfüllt, zum Teil begrenzt auf einzelne Geschosse. Dies resultiert insbesondere aus den Immissionen der geplanten Lichtsignalanlage, die jedoch im Ergebnis der Variantenprüfung zur Erschließung für eine sichere und leistungsfähige Verkehrsabwicklung unverzichtbar ist. Immerhin ist für die Signalanlage ein Betrieb nur im Tageszeitraum geplant (6:00 bis 22:00 Uhr), während sie nachts als Fußgängerbedarfsampel geschaltet wird.

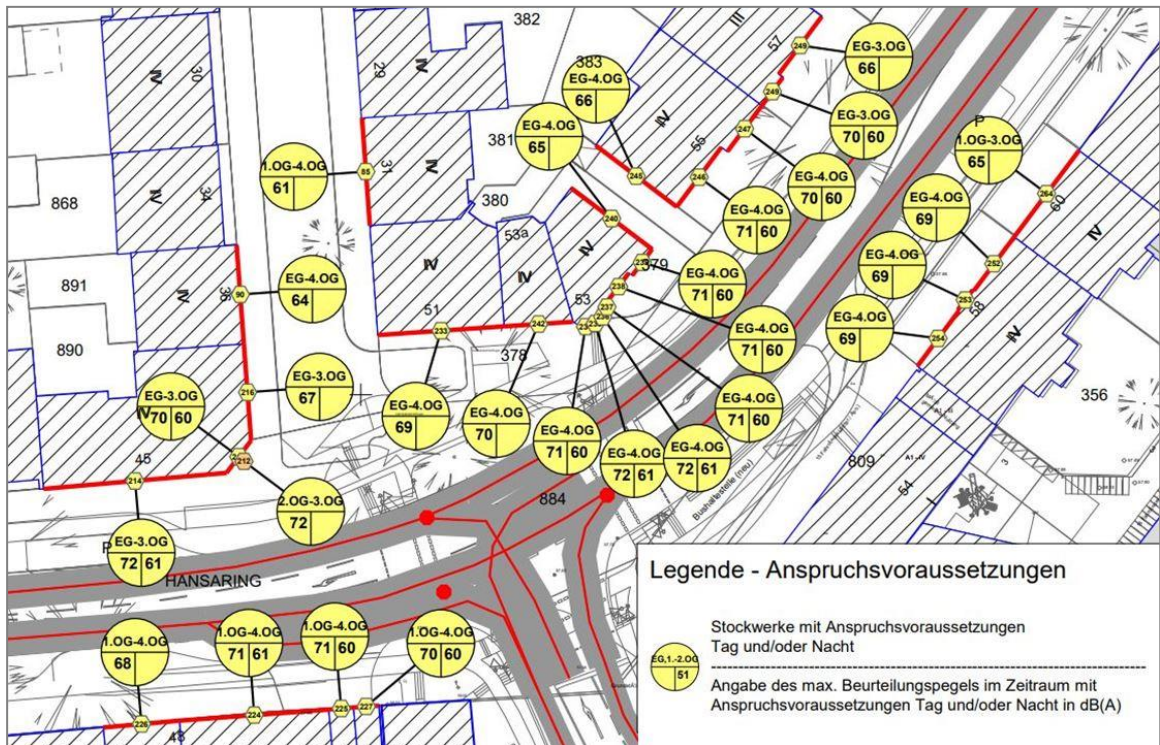
Eine Anspruchsvoraussetzung für passive Schallschutzmaßnahmen liegt gem. 16. BImSchV vor,

- wenn sich der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) erhöht oder
- wenn sich der Beurteilungspegel erhöht und dabei der Schwellenwert 70/60 dB(A) tags/nachts erstmals oder weitergehend überschritten wird.

Fassadenabschnitte, für die nach rechnerischer Prognose eine Anspruchsvoraussetzung für passive Ausgleichsmaßnahmen gem. 16. BImSchV vorliegen könnte, sind Abbildung 2 zu entnehmen. Betroffen sind Gebäude am Hansaring zwischen Dortmunder Straße und Schillerstraße (Hansaring 45, 48, 51, 53, 55, 57, 58 und 60), zusätzlich auch einzelne Fassaden an der Emdener Straße (Nr. 31, Nr. 36). Dabei ist der höchste Pegelzuwachs wegen des Ampelzuschlags von 3 dB im direkten Umfeld des neuen Knotenpunktes HafenMarkt / Hansaring zu erwarten. So wird für die gegenüberliegende Fassade Hansaring Nr. 51, Südseite, im Prognosefall 2024 ein Pegelzuwachs von tags 3,8 dB auf tags 68,2 dB(A) und von nachts 1,2 dB auf 57,6 dB(A) erwartet. Pegelsprünge von 4,0 bis 4,3 dB am Tage weisen die Häuser Hansaring Nr. 45, 53 und 55 auf mit Beurteilungspegeln zwischen 69,0 und 71,1 dB(A) am Tage und bis zu 60,9 dB(A) nachts. Für diese Häuser besteht Anspruch auf passiven Schallschutz nach der 16. und 24. BImSchV.

Nach Inkrafttreten des VBP Nr. 609 und Benachrichtigung der betroffenen Eigentümer werden für die identifizierten Wohnungen die Anspruchsvoraussetzungen noch im Detail geprüft. Soweit die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 1 der 16. BImSchV gegeben sind, haben Eigentümer gemäß § 42 BImSchG Anspruch auf die nach der 24. BImSchV notwendigen Schallschutzmaßnahmen bzw. es sind bei unvermeidbaren

Beeinträchtigungen (z.B. in Außenwohnbereichen) Entschädigungen zu zahlen. Verfügt die betroffene Wohnung bereits über Schallschutzfenster und künstliche Lüftungseinrichtungen, so dass nach der 24. BImSchV keine weiteren Ansprüche bestehen, werden als vertragliche Leistung der Vorhabenträgerin je Wohnung Kosten für zusätzliche schalldämmte Lüftungen bis zur Höhe von 3.500 € übernommen, damit auch andere Räume als die Schlafzimer entsprechend ausgestattet werden können.



**Abbildung 2 |** Lageplan mit Kennzeichnung der von der wesentlichen Änderung inkl. Neubauabschnitt betroffenen Fassaden zur Prüfung auf Anspruchsvoraussetzungen auf passiven Schallschutz gemäß der 16. BImSchV (ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, 08.01.2021 S. 116; Anlage 9 (verändert))

- Auswirkungen von Gewerbelärm (Bericht Nr. LL5683.11/03):

Mit Nutzung der Parkplätze (Kundenparkplätze inkl. Einkaufswagensammelstationen, Mitarbeiterparkplätze, Büro-, Praxen-, Großtagespflege- und Anwohnerparkplätze inkl. Quartiersparken/Carsharing), der An- und Abfahrtswege auf dem Betriebsgelände inkl. der Tiefgaragenein- und -ausfahrt, mit Anlieferverkehren und Verladevorgängen, Außengastronomie sowie technischen Außenaggregaten sind Lärmemissionen verbunden, die als Gewerbelärm subsummiert werden. Dieser Gewerbelärm wurde gem. TA-Lärm bewertet.

Dabei galt es auch die bestehende Vorbelastung zu berücksichtigen. Mit Blick auf die laufende Umstrukturierung der Münsteraner Stadthäfen, der während eines Bauleitplanverfahrens stets möglichen betrieblichen Änderungen und der Covid-bedingten Sondersituation seit dem Jahr 2020 ist eine sachgerechte Ermittlung der Gewerbelärmvorbelastung jedoch nicht durchführbar. Entsprechend den Maßgaben der TA Lärm wird nachfolgend daher als Grundlage für die Lärmprognose von einer maximalen Richtwertausschöpfung aller im Einwirkungsbereich des Plangebietes vorhandenen gewerblichen Nutzungen ausgegangen.

Im Ergebnis werden durch die Zusatzbelastung aus dem Plangebiet an allen Immissionsorten außerhalb des Plangebietes die Immissionsrichtwerte der TA Lärm durchweg eingehalten bzw. unterschritten, solange verschiedene Lärminderungsmaßnahmen Beachtung finden (z. B. Beschränkung der Anlieferungen im Vorhabenbereich und der Nutzung der ebenerdigen Kunden- und Mitarbeiterparkplätze auf den Tageszeitraum, Regelungen zu Anlieferungen in den Ruhezeiten und zu Verladevorgängen, Einsatz lärmarmen Einkaufswagen, Einhausung und Ausgestaltung der Anlieferzonen, Überdachung und Ausgestaltung der Tiefgaragenein- und -ausfahrten).

Auch für den Bereich des östlich angrenzenden Plangebietes „Stadthafen Nord“ (B-Plan Nr. 600) sind für die Umsetzung der dortigen Planung keine Hindernisse zu erwarten, die durch Nutzung architektonischer Möglichkeiten einer aktiven Lärminderung nicht ausgeräumt werden könnten (Eigenabschirmung von Immissionsorten, Ausrichtung von Aufenthaltsräumen). Zudem ist eine 5,00 m hohe lärmabschirmenden Mauer entlang der östlichen Vorhabenbereichsgrenze vorgesehen, sofern im Bauleitplanverfahren für den B-Plan Nr. 600 später keine anderen Festsetzungen getroffen werden.

Lediglich innerhalb des Vorhabenbereiches ist an einigen der Fassaden eine unzulässige Gewerbelärmeinwirkung nicht auszuschließen, da hier die Zusatzbelastung aus dem Planbereich mehr als irrelevant im Sinne der Irrelevanzregelung der TA Lärm ist. An den betroffenen Fassaden sind daher Fenster von Wohn- und Übernachtungsräumen teilweise als Festverglasung auszubilden (s. Nebenzeichnung 3 des Bebauungsplans). Dies betrifft u. a. das bereits errichtete Gebäude im Mischgebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes, dessen Südfassade teilweise im Einwirkungsbereich der Tiefgaragenein- und -ausfahrt liegt. Des Weiteren besteht die Notwendigkeit, für einige wenige Fassadenabschnitte bzw. Geschosslagen Wohnnutzungen auszuschließen. Über diese Maßnahmen können Konflikte weitgehend ausgeräumt werden.

Lediglich für Spitzentage mit besonders hohem Verkehrsaufkommen (etwa vor Feiertagen) werden im Tageszeitraum geringfügige Richtwertüberschreitungen weiterhin für möglich gehalten (max. um 1 dB(A)). Da davon jedoch lediglich Büronutzungen betroffen sind, wird diese Belastung als hinnehmbar bewertet, zumal das gutachterliche Berechnungsmodell insgesamt tendenziell als Worst-Case-Betrachtung angelegt ist (maximale Richtwertausschöpfung der bestehenden Vorbelastungen, pessimale Auslegung des Verkehrsaufkommens durch die Parkplatzlärmstudie).

- Auswirkungen von Verkehrslärm auf benachbarte schützenswerte Nutzungen (Bericht Nr. LL5683.11/04):

Konkrete Vorgaben zur Bewertung der Auswirkungen des vorhabeninduzierten Verkehrslärms auf das Umfeld des Plangeltungsbereiches sind in den zugehörigen Vorschriften nicht verankert. Unter Bezugnahme auf den Bewertungsmaßstab der Nr. 7.4 der TA Lärm sowie den Schwellenwert 70/60 dB(A) tags/nachts, welcher nach aktuellem Konsens die Grenze beschreibt, ab der eine potenziell gesundheitsgefährdende Lärmsituation vorliegt, haben Vorhabenträger und Stadt Münster sich darauf verständigt, durch Regelungen im Durchführungsvertrag Ansprüche auf passiven Schallschutz ab bestimmten Schwellen der Lärmsteigerung zu begründen, die mehr als minimal sind, aber noch deutlich unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegen. Demnach liegt ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen vor,

- wenn sich der Beurteilungspegel um mindestens 0,5 dB(A) erhöht und dabei der Schwellenwert 70/60 dB(A) tags/nachts erstmals oder weitergehend überschritten wird.
- wenn der Verkehrslärm vorhabenbedingt um mindestens 3 dB auf Werte oberhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV gesteigert wird.

Eine planverursachte Erhöhung der Verkehrslärmeinwirkungen um  $\geq 0,5$  dB(A) an Fassaden mit Beurteilungspegeln ab 70/60 dB(A) tags/nachts ist im Wesentlichen an mehreren Gebäuden am Hansaring zwischen Dortmunder Straße und Schillerstraße zu verzeichnen, zusätzlich sind auch einzelne Fassaden an der Schillerstraße und an der Wolbecker Straße betroffen.

Der höchste Pegelzuwachs ist – abstandsbedingt zur geplanten Lichtsignalanlage – im Umfeld des neuen Knotenpunktes Hafencenter/Hansaring zu erwarten. So wurden für die gegenüberliegende Emdener Straße Pegelerhöhungen durch planverursachten Verkehrslärm um bis zu aufgerundet 5 dB(A) tags und bis zu aufgerundet 2 dB(A) nachts errechnet. Zu Grenzwertüberschreitungen der 16. BImSchV bei gleichzeitiger Erhöhung durch planverursachten Verkehrslärm um mindestens 3 dB(A) kommt es dabei lediglich an Fassaden der Gebäude Emdener Straße 31 und Emdener Straße 36. Für die betroffenen Fassadenabschnitte liegen damit Anspruchsvoraussetzungen für vertragliche passive Ausgleichsmaßnahmen vor. Diese Maßnahmen gehen jedoch nicht über diejenigen hinaus, die sich schon aufgrund der Immissionsprognose zum baulichen Eingriff in den Hansaring als notwendig herausgestellt haben (Anspruch nach 16. BImSchV). Die Gebäude, bei denen bei mindestens einem Geschoss Anspruchsvoraussetzungen für passive Ausgleichsmaßnahmen gegeben sind, werden tabellarisch in Anlage 16 des Lärmgutachtens aufgeführt. Dort ist auch ersichtlich, in welchen Fällen bereits ein Anspruch nach 16. BImSchV vorliegt. Demnach sind von ausschließlich vertraglichen Leistungen (ohne einen Anspruch gem. 16. BImSchV) nun möglicherweise die Grundstücke Hansaring 40 bis 44, 46 sowie die Schillerstraße Nr. 94, 96 und 98 und die Wolbecker Straße Nr. 89, 91, 93, 95 und 97 betroffen.

• Sonderfallprüfung zum Zusammenwirken von Verkehrslärm und Gewerbelärm (Bericht Nr. LL5683.11/05):

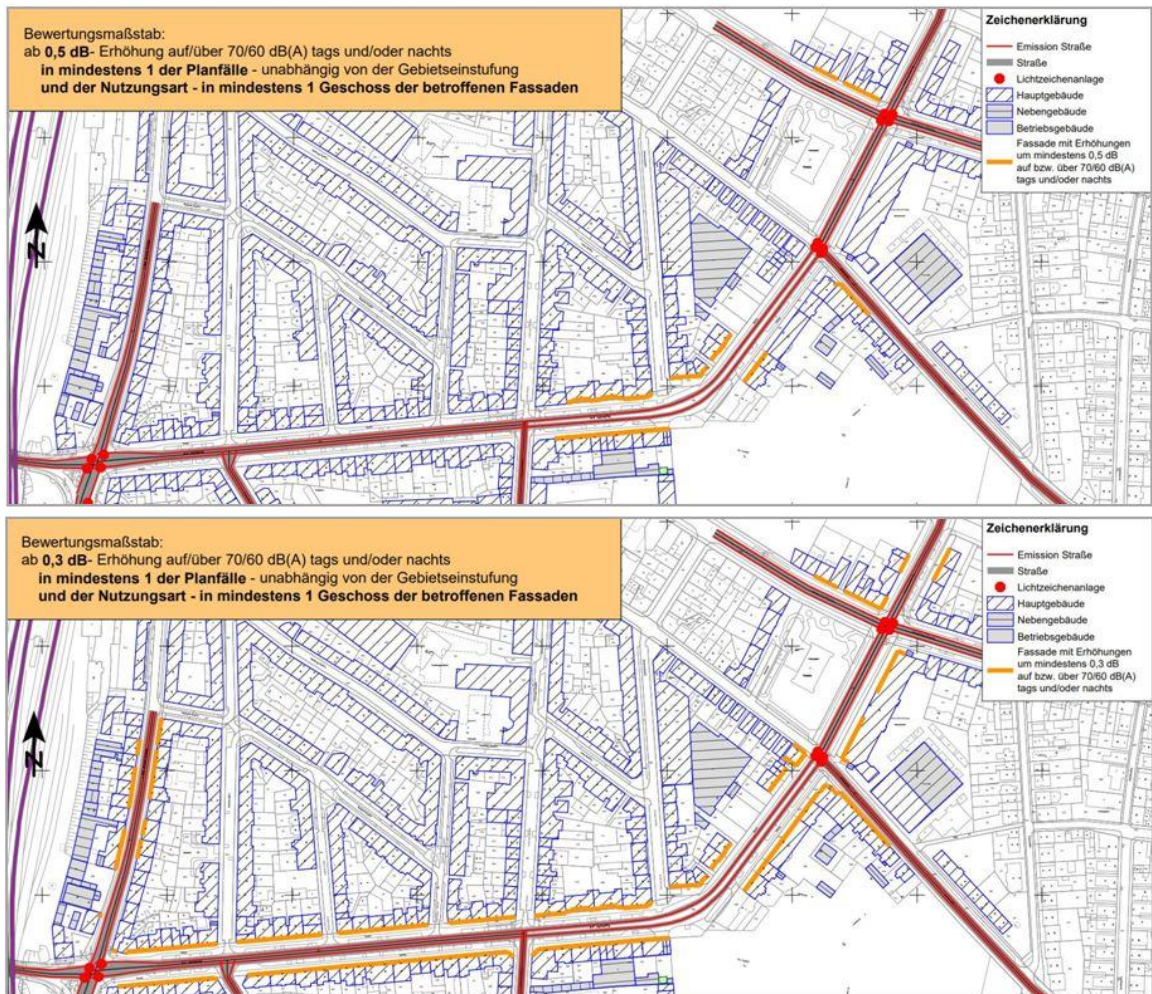
Vor dem Hintergrund bereits bestehender hoher Lärmvorbelastungen entlang des Hansarings bis in den Bereich der Gesundheitsgefährdung wurde untersucht, ob für den Einwirkungsbereich des Planvorhabens eine vom Ergebnis der Regelfallprüfung abweichende Beurteilung infolge von Summationswirkungen von Verkehrs- und Gewerbelärm vorzunehmen ist. Die Stadt und die Vorhabenträgerin haben sich im Durchführungsvertrag darauf verständigt,

- dass die vertraglichen Leistungen für passiven Schallschutz auch dann gewährt werden sollen, wenn die Summe von Verkehrslärm und Gewerbelärm zu einer planbedingten Steigerung von 0,5 dB bis in den Bereich von 70/60 dB(A) führt.
- Darüber hinaus sollen schon ab Steigerungen von 0,3 dB in den Bereich von 70/60 dB(A) Leistungen für Schallschutz gewährt werden, wenn an den einzelnen Wohnungen rückwärtig kein angemessenes Wohnen möglich ist, etwa, weil die Wohnungen rückwärtig keine Fenster haben, dort keine Aufenthaltsräume belüftet

werden oder straßenseitig betroffene Räume von WG-Bewohnern nur über Zimmer anderer WG-Bewohner belüftet werden können.

Was die Gesamtlärmsteigerung um mindestens 0,5 dB(A) auf 70/60 dB(A) tags/nachts oder darüber hinaus betrifft, ähneln die Ergebnisse der Summationsbetrachtung stark den Ergebnissen der Einzelbetrachtung Verkehr. Zusätzlich betroffen sind lediglich einzelne Gebäude/Fassaden/Geschosse an der Schillerstraße und der Wolbecker Straße.

Was die Gesamtlärmsteigerung um mindestens 0,3 dB(A) auf 70/60 dB(A) tags/nachts oder darüber hinaus betrifft, so erstrecken sich potenzielle Betroffenheiten beidseitig entlang nahezu des gesamten Hansaringes sowie auch entlang angrenzender Straßenabschnitte (Abbildung 3).



**Abbildung 3** | Zuordnung der Fassaden mit Erhöhungen der Beurteilungspegel durch die Summe von Gewerbe- und Verkehrslärm in mindestens einem Planfall auf 70/60 dB(A) tags und/oder nachts oder darüber hinaus. *Ober:* Erhöhung um mindestens 0,5 dB(A) *Unten:* Erhöhung um mindestens 0,3 dB(A) (ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, 08.01.2021 S. 514 und 515; Anlage 15.1 und 15.2 (verändert))

Eine Vorabklärung der Frage, ob in Wohnungen rückwärtige Belüftungsmöglichkeiten vorliegen, erfolgte durch den beratenden Ingenieur Dr. -Ing. Thomas Mainka (Mainka, Dezember 2020). Durch Verschneidung mit einer Bauaktenrecherche der Stadt Münster lassen sich dann die Wohnungen herausfiltern, für die Anspruchsvoraussetzungen bestehen.

Da nicht auszuschließen ist, dass trotz der umfangreichen Untersuchungen für einzelne Wohnungen verkannt wird, dass die genannten Anspruchsvoraussetzungen vorliegen (z.B. wegen WG-Nutzung oder von außen und in den Bauakten nicht erkennbarer Umbauten), sollen die Eigentümer der nicht identifizierten Wohnungen, gleich ob innerhalb und außerhalb des Untersuchungsraumes (Definition siehe Kapitel 6.6.1.1 der Begründung), bis drei Monate nach Wirksamwerden des Bebauungsplans eine sachverständige Überprüfung der Verhältnisse an ihrer Wohnung verlangen können.

Nach Inkrafttreten des VBP Nr. 609 und Benachrichtigung der Eigentümer werden für die betroffenen Fassaden die Anspruchsvoraussetzungen für passive Ausgleichsmaßnahmen unter konkreter Aufnahme der Räumlichkeiten und Nutzungen und unter Bestimmung der vorhandenen Schalldämmungen noch abschließend geprüft.

Die im Durchführungsvertrag vertraglich vereinbarten Leistungen für passiven Schallschutz umfassen den Austausch von Fenstern und Türen in der straßenseitigen Fassade. Außerdem sind für vorwiegend zum Schlafen genutzte Räume an den betroffenen Fassaden schallgedämpfte Lüftungseinrichtungen erforderlich. Details zu den vertraglichen vereinbarten Leistungen sind Kapitel 6.6.1.1. der Begründung sowie § 23 des Durchführungsvertrags zu entnehmen.

Da die schalltechnische Untersuchung insgesamt als Worst-Case-Betrachtung zu bewerten ist, entsprechen die abgeleiteten Maßnahmen, ob nach 16. und 24. BImSchV oder als vertragliche Leistung der Vorhabenträgerin, vollumfänglich den Zielsetzungen der Lärmvorsorge in der Bauleitplanung.

Leistungsfähigkeit umliegender Straßen: Durch das Vorhaben ist im Bereich des VBP Nr. 609 mit einem zusätzlichen Gesamtverkehrsaufkommen von rund 4.400 Kraftfahrzeugfahrten (davon rd. 2.200 Neufahrten) täglich zu rechnen, die vornehmlich den Anbindungspunkt an den Hansaring, untergeordnet den am Hafenweg, frequentieren werden. Neben den vorhabeninduzierten Verkehren wurden in die zum Vorhaben erstellte Verkehrsmodellrechnung außerdem verschiedene Szenarien einbezogen, welche weitergehende bauliche Entwicklungen im direkten Umfeld (Stadthafen Nord) sowie geplante Infrastrukturmaßnahmen in größerer Entfernung (3. BA der B 51, B 481n) bzw. die damit zu erwartenden Verkehrsverlagerungseffekte beinhalteten (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020).

Die Modellrechnung ergab für alle untersuchten Prognosehorizonte in etwa die gleiche Größenordnung des Verkehrsaufkommens im Zuge des Hansaringes. Dieses Ergebnis resultiert auch daraus, dass mit dem Vorhaben die Möglichkeit genutzt wird, vorhandene Mängel in der Verkehrsinfrastruktur zu beheben. Neben dem Bau einer Quartiersgarage sind dabei vornehmlich folgende Maßnahmen anzusprechen:

- Einrichtung einer Lichtsignalanlage Hansaring/Zufahrt VBP Nr. 609
- Verlegung und Umgestaltung der Bushaltestelle im Zuge des Hansaringes
- Verkürzung der Umlaufzeit an der Fußgängerschutzanlage Hansaring/Dortmunder Straße
- Schaltung von verkehrsabhängigen, koordinierten Programmen („Grünen Welle“) entlang des Hansaringes

Durch die aufgezeigten Maßnahmen wird trotz der zusätzlichen vorhabenbedingten Verkehrsbe-  
wegungen im belastungssensiblen Umfeld des Hansaringes eine Verschlechterung gegenüber

der heutigen verkehrlichen Situation vermieden. Zudem sind Verbesserungen der Verkehrssicherheit zu erwarten.

Was die im Jahr 2020 zur Fahrradstraße umgestalteten Schillerstraße betrifft, können die Mitarbeiterverkehre und die sporadisch ausfahrenden Lieferfahrzeuge (ca. fünf Lieferfahrzeuge täglich) dieser Straße laut Gutachter verträglich zugeleitet werden (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 24.06.2021). Die nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) empfohlene maximale Belastungsstärke von 400 Kfz/h für Fahrradstraßen bleibt in allen untersuchten Prognosefällen absehbar unterschritten.

Schließlich bezieht sich eine gutachterliche Stellungnahme (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 11.01.2022) auch auf die besondere Verkehrssituation, die während der Verlegung und Sanierung von Fernwärme-Transportleitungen im Verlauf der Bremer und der Dortmunder Straße (voraussichtlich bis 2024) sowie im Hohenzollernring (voraussichtlich bis 2026) von Bautätigkeiten und Baustelleneinrichtungen geprägt sein wird. Aus verkehrstechnischer Sicht bilden die in der VTU zum VBP Nr. 609 (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020) abgebildeten Planfälle und ermittelten Verkehrszahlen auch nach Untersuchung der Netzfälle mit Berücksichtigung der mehrjährigen Fernwärmebaustelle weiterhin die richtigen Größenordnungen ab. Die aktuelle Untersuchung (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 11.01.2022) zeigt auf, dass die festgestellten Verkehrssteigerungen überwiegend aus den baustellenbedingten Verkehrsverlagerungseffekten resultieren. Die in der VTU aus September 2020 zum VBP 609 getroffenen Aussagen und Bewertungen haben daher weiterhin Bestand und stellen für lärmtechnische Untersuchungen weiterhin die zu Grunde zu legenden Datengrundlagen dar.

Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten: Was die beiden Knotenpunkte 'Hansaring/Albersloher Weg' und 'Hansaring/Wolbecker Straße' betrifft, die bereits heute nicht mehr den verkehrlichen Anforderungen entsprechen, haben die vorhabenbedingten Verkehre keinen nennenswerten Einfluss auf die Qualität des dortigen Verkehrsablaufes (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020). Seitens der Stadt sind bereits übergeordnete städtische Planungsprozesse zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung an diesen Knotenpunkten angestoßen. Dabei sollen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Unfallprävention am Knotenpunkt Hansaring/Wolbecker Straße grundlegende Änderungen an den Fahrbeziehungen vorgenommen werden. Da alle derzeitigen Fahrbeziehungen weiterhin möglich sein werden, haben die Maßnahmen keinen nennenswerten Einfluss auf die Ergebnisse des Verkehrsmodells zum VBP Nr. 609 (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 24.06.2021). Die Ertüchtigung ist unbeeinflusst vom Vorhaben und unabhängig vom vorliegenden Planverfahren grundsätzlich möglich.

Ruhender Verkehr: Mit Schaffung von ca. 220 Quartiersstellplätzen im Bereich der geplanten Tiefgarage ist eine Verbesserung der aktuellen Parksituation und eine Minderung der Parksuchverkehre zu erwarten.

Luftschadstoffe: Zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität wurde eine Immissionsprognose durchgeführt (Lohmeyer GmbH, September 2020). In der Untersuchung wurden die beurteilungsrelevanten Immissionskenngrößen für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) für das Jahr 2022 im Prognose-Nullfall sowie im Planfall bestimmt und anhand der Grenzwerte der 39. BImSchV bewertet. Im Sinne einer konservativen Worst-Case-Betrachtung wurden für die Ermittlung der Schadstoffemissionen die (höheren) Verkehrsmengen von 2024 mit den (schlechteren) Emissionsdaten der Fahrzeugflotte von 2022 der verkehrstechnischen Untersuchung (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020) berechnet.

Luftverunreinigungen aus dem Verkehrsbereich durch andere Luftschadstoffe wie z. B. Benzol können als nicht abwägungserheblich vernachlässigt werden. Diese liegen nach Einschätzung des Gutachters deutlich unterhalb aller Grenzwerte und würden sich durch eine Änderung der Verkehrsmenge auch nur minimal verändern. Auch eine Mehrbelastung durch Ozon kann für das vorliegende Planverfahren ausgeschlossen werden.

Im Ergebnis werden auch bei der Worst-Case-Annahme einer bis zum Jahr 2022 gleichbleibenden Hintergrundbelastung im Prognose-Nullfall die NO<sub>2</sub>-, PM<sub>10</sub>- und PM<sub>2,5</sub>-Grenzwerte an allen Gebäuden im nahen Umfeld der Planung eingehalten. Kleinräumige Grenzwertüberschreitungen sind nur für NO<sub>2</sub> und dabei lediglich entlang der Fahrbahnmitte des Hansaringes zu erwarten. Die Fahrbahn ist jedoch nicht zum ständigen Aufenthalt von Personen geeignet und kann aus Sicht der 39. BImSchV bei der Beurteilung von Schadstoffen daher unberücksichtigt bleiben.

In die Berechnung des Prognose-Planfalles werden die vorhabenbedingten Immissionen sowie die Immissionen durch Schadstoffquellen außerhalb des Untersuchungsgebietes (die sog. Vorbelastung) eingestellt. Im Ergebnis werden die höchsten zusätzlichen Belastungen für einen räumlich engbegrenzten Abschnitt des Hafenwegs prognostiziert, der aufgrund der geschlossenen Randbebauung und der geringen Straßenbreite ungünstige Austauschbedingungen aufweist (Erhöhung des NO<sub>2</sub>-Jahresmittels um ca. 2 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> auf 36,7 µg/m<sup>3</sup>). Auch im Umfeld der Zufahrt Hansaring ist durch den zusätzlichen Verkehr eine Erhöhung der Schadstoffbelastung zu verzeichnen (Erhöhung des NO<sub>2</sub>-Jahresmittels um ca. 1 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> auf 32,5 µg/m<sup>3</sup>). Die PM<sub>10</sub>- und PM<sub>2,5</sub>-Jahresmittel steigen in beiden Bereichen gleichzeitig um deutlich weniger als 1 µg/m<sup>3</sup>. Für andere Straßenabschnitte am Hansaring und an der Wolbecker Straße sind, wenn überhaupt, nur geringfügige Zunahmen der Immissionen zu erwarten.

Die Ausbreitungsberechnungen zeigen, dass auch nach der Realisierung der Planung die beurteilungsrelevanten Immissionskenngrößen für NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> in allen beurteilungsrelevanten Bereichen unter den Grenzwerten der 39. BImSchV liegen. Wie im Prognose-Nullfall beschränken sich Grenzwertüberschreitungen auf NO<sub>2</sub>-Werte entlang der eigentlichen Fahrbahnen des Hansaringes.

Kampfmittel: Weitere Kampfmittelüberprüfungsmaßnahmen sind nur dann erforderlich, sollten künftig erdeingreifende Maßnahmen für die Errichtung oder Änderung von Gebäuden, Gebäudeteilen, Nebenanlagen oder anderen baulichen Anlagen vorgesehen sein. Die dann notwendigen Überprüfungsmaßnahmen sind mit der örtlichen Ordnungsbehörde im Vorfeld abzustimmen.

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 damit. Ein Ersatz der Spielplatzflächen wird in Abstimmung mit den Fachbehörden der Stadt Münster über einen finanziellen Ausgleich zum Umbau bzw. zur Aufwertung von naheliegenden Spielflächen beigebracht (vgl. Kapitel 6.2.7.).

#### **8.4.2. Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

##### **Bestand**

Biotopbestand: Das Plangebiet stellte sich unmittelbar vor Beginn der Bauarbeiten im Januar 2018 als Schotterfläche dar, die bereits teilweise von ruderaler Vegetation unterschiedlichen Typs

bewachsen war. Die konkreten Vegetationstypen waren dabei vornehmlich von der Nutzungsintensität (temporäre Nutzung von Teilflächen als Parkplatz) und von der Beschaffenheit des Untergrundes geprägt. Neben niedrigwüchsigen und von trittresistenten Arten bestimmten Pflanzengesellschaften fanden sich auch hochwüchsige und artenreiche Vegetationstypen, teilweise kamen auch ruderale Gebüsche aus jungen Pioniergehölzen vor. Am Hansaring stockten beidseitig der Straße mehrere Bäume auf straßenbegleitenden Rabatten.

Aktuell ist für weite Teile des Vorhabens die Umsetzung bereits erfolgt, die Bautätigkeiten ruhen seit Februar 2019. Das Vorhaben ist mit der Fertigstellung der großflächigen Tiefgarage und des Teilbereichs C (Bauteil C4 am Hafenweg) dabei schon zu rd. zwei Dritteln errichtet, die Teilbereiche A und B sind im Erdgeschoss teilweise vorbereitet. Das Gebäude im Ergänzungsbereich am Hafenweg ist schon seit dem Jahr 2016 fertiggestellt und mittlerweile bewohnt. Abseits von Hochbauten und Tiefgarage dienen die Flächen vollständig als Baustellenbereich und weisen keine Grünstrukturen mehr auf. Entsprechend gering ist aktuell die Lebensraumbedeutung des Plangebungsbereichs für Pflanzen und Tiere.

Artenschutz: Eine Lebensraumbedeutung ist vornehmlich für typische und weit verbreitete Gebäudebrüter unter den Vögeln wie z. B. Bachstelze, Blau- und Kohlmeise, Straßentaube und Mauersegler für möglich zu halten. Nicht ganz auszuschließen ist außerdem das Vorkommen von Arten mit strengerem Schutzstatus wie Mehlschwalbe oder Turmfalke. Auch eine Neubesiedlung von Rohbauten durch Fledermäuse ist besonders in längeren Bauruhephasen durchaus möglich, wobei dafür vor allem die im Siedlungsbereich allgemein verbreitete Zwergfledermaus infrage kommt.

### **Auswirkungen der Planung**

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

Legt man der Bewertung der Biotopausstattung des Plangebiets als Referenzzustand den Zustand vor Rückbau der Bebauung zugrunde, wie sie im Jahr 2006 noch vorhanden war, ist das Plangebiet als nahezu vollständig versiegelt zu bewerten. Demgegenüber ist die Umsetzung der Planung lediglich im Anbindungsbereich an den Hansaring mit zusätzlichen Eingriffen in Grünstrukturen verbunden, da dort Bäume einer straßenbegleitenden Gehölzrabatte gerodet werden mussten (sieben Bäume geringen bis mittleren Alters). Was den Verlust dieser Bäume betrifft, soll ein Ersatz über Neuanpflanzungen im Vorhabenbereich erfolgen.

Nach Rückbau im Anpassungsbereich und auf dem Wehmeyer-Gelände konnten sich teilweise über mehrere Jahre ruderale Vegetationsbestände entwickeln, wie sie für innerstädtische Branchen typisch sind. Diese wurden durch das Vorhaben mittlerweile vollständig beansprucht. Erhaltenswerte Grünstrukturen kamen im Plangebiet abseits der Straßenbäume am Hansaring allerdings nicht vor.

Gegenüber den Zielen des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 401 wird über die neue Planung im Vorhabenbereich eine höhere GRZ festgeschrieben (1,0 statt bisher 0,6 bzw. 0,8). Außerdem entfallen eine öffentliche Grünfläche (Spielplatz) sowie Vorgaben zu Fassadenbegrünungen. Über grünordnerische Festsetzungen zu umfänglichen Dachbegrünungen und zu Baumpflanzungen sowie über die Planung einer kleinen Grünanlage am Hafenweg (Pocket-Park) werden mit der neuen Planung jedoch vergleichbare Grünflächenanteile geschaffen.

Artenschutz: Gemäß der artenschutzrechtlichen Stellungnahme zum Vorhaben sind im Zusammenhang mit der Wiederaufnahme der Bautätigkeiten artenschutzrechtliche Konflikte nicht sehr wahrscheinlich, aber auch nicht auszuschließen (Planungsbüro Selzner Landschaftsarchitekten + Ingenieure, 06.08.2020). Es sind daher Maßnahmen erforderlich, über die entsprechende Konflikte vermieden werden (vgl. Kap. 6.11.). So sind vor Wiederaufnahme der Bautätigkeiten die bestehenden Gebäudebereiche fachgutachterlich zu überprüfen und nach Erfordernis Vermeidungs- und/oder Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen.

Grundlegende Vollzugsprobleme sind für das Planvorhaben aktuell nicht absehbar. Auch im Falle des Worst Case (Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von planungsrelevanten Brutvogelarten und/oder von Fledermäusen) sind Vermeidungsmaßnahmen – ggf. ergänzt um CEF-Maßnahmen gemäß MKULNV NRW (2013) – denkbar, die eine Vollzugsfähigkeit der Planung in dem dafür vorgesehenen Zeitraum sicherstellen.

Auf die Notwendigkeit der Sicherung der artenschutzrechtlichen Belange im Zusammenhang mit der Wiederaufnahme der Bautätigkeit wird im Bebauungsplan hingewiesen.

### **8.4.3. Boden / Fläche**

#### **Bestand**

Im Plangebiet haben sich ursprünglich über Sandlöss der späten Weichsel-Kaltzeit unter Grundwassereinfluss Gley und Pseudogleyböden entwickelt. Schutzwürdige Böden waren innerhalb des Geltungsbereichs nach dem Auskunftssystem BK50 NRW dabei nicht vorhanden (GEOLOGISCHER DIENST NRW – LANDESBETRIEB 2017/2004). Die gewachsenen Bodenstrukturen des Plangebietes sind schon seit langer Zeit vollständig baulich beansprucht und überformt.

Das Schutzgut "Fläche" ist seit der Städtebaurechtsnovellierung 2017 als Nachhaltigkeitsindikator für den Flächenverbrauch eines Vorhabens gesondert zu betrachten. Dies steht im Zusammenhang mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie (Agenda 2030), deren Ziel es unter anderem ist, den Flächenverbrauch für Siedlungs- und Verkehrsfläche bis zum Jahr 2030 deutlich zu senken.

#### **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 und weitgehend überbaut. Bauwerke und Versiegelungen wurden zwischenzeitlich wieder entfernt, hier lagen somit mehrere Jahre lang unversiegelte Auffüllböden vor. Mittlerweile ist das Bauvorhaben so weit gediehen, dass abseits der Tief- und Hochbauten nunmehr ausschließlich versiegelte und geschotterte Flächen vorkommen.

Im Zusammenhang mit dem Planverfahren des Vorgängerbebauungsplans Nr. 535 wurden aufgrund der vorhergegangenen gewerblichen Nutzungen des Plangebietes umfangreiche Altlastenuntersuchungen durchgeführt und Bodenbelastungen festgestellt. Dabei wurden damals vier separat zu betrachtenden Teilbereichen unterschieden:

- Auf dem Grundstück des ehemaligen Holzkontors Wehmeyer war in den Auffüllböden des Gebietes lokal begrenzt das Vorkommen von Verunreinigungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) als möglich zu bewerten.

- Im Bereich der Postimmobilie wurden bei Bodenuntersuchungen im Jahr 2001 stellenweise Verunreinigungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen angetroffen (MKW), außerdem wurden im Wirkungsbereich der ehemaligen Tankstelle leichtflüchtige Kohlenwasserstoffe (BTX) vorgefunden. Bezüglich polyzyklischer aromatischer Kohlenwasserstoffe (PAK) sowie verschiedener Metalle wurden teilweise ebenfalls erhöhte Werte nachgewiesen, die auf lokal stark differierende Schlackeanteile in den Auffüllböden schließen ließen.
- Auf dem Grundstück der Tankstelle am Hansaring ist im Altlastenkataster der Stadt Münster eine schädliche Bodenveränderung (Ifd. Nr. 375) verzeichnet. Umfangreiche Boden- sowie Grundwasseruntersuchungen im Jahr 2012 ergaben umweltrelevante Bodenverunreinigungen durch Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) und/oder leichtflüchtigen aromatischen Kohlenwasserstoffen (BTX). Stellenweise wurden außerdem relevant erhöhte Kohlenwasserstoffkonzentrationen angetroffen. Diese sowie auch die o.g. BTX-Verunreinigungen lagen teilweise in grundwassergesättigten Horizonten, weswegen eine Schadstoffverlagerung über den Emissionspfad Grundwasser hier nicht auszuschließen war.
- Im südlichen Planbereich, auf Höhe der Gebäude Hafenweg 26 und 26a, ist im Altlastenkataster der Stadt Münster mit der Nr. 232 auf dem Hafenweg eine Altlast- / Verdachtsfläche gekennzeichnet. Da für diesen Bereich im Zusammenhang mit dem Vorhaben keine baulichen Veränderungen zu erwarten sind, erfolgten hier keine weiteren Untersuchungen.

Mittlerweile hat sich die Situation vor Ort grundlegend geändert. Die bisherigen Bauarbeiten wurden gemäß dem Sanierungs- und Bodenmanagementkonzept zum Vorhaben fachgutachterlich begleitet und das bei Aushubarbeiten für die Tiefgarage und an anderen Stellen angetroffene geringfügig verunreinigte Bodenmaterial fachgerecht entsorgt. Nachgeordnet erfolgte dann eine Bodensanierung für die Flächen im nördlichen Vorhabenbereich, für die aufgrund der Belegung mit Baucontainern während der Bauzeit eine Sanierung nicht erfolgen konnte. Alle Sanierungsmaßnahmen auf dem Vorhabengrundstück sind mittlerweile vollständig abgeschlossen und abschließend dokumentiert (siehe Kapitel 6.8.1). Lediglich die Altlastverdachtsfläche Nr. 232 im Hafenweg sowie die Restbelastungen im öffentlichen Gehweg des Hansarings wurden nicht saniert. Im Hafenweg sind bauliche Eingriffe nicht zu erwarten, am Hansaring erfolgte der Verbleib der Restbelastungen aus bautechnischen Gründen, im Zuge der bereits erfolgten Sanierungsmaßnahmen auf den angrenzenden Flächen ist die Quelle der Verunreinigung jedoch bereits entfernt und die Zufuhr unterbunden worden.

### **Auswirkungen der Planung**

Gegenüber den Entwicklungszielen des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 401 sollen mit der Planung im Vorhabenbereich höhere Versiegelungsanteile verwirklicht werden. Gegenüber der bis zum Jahr 2006 bestehenden kompletten Überbauung/Versiegelung des Geltungsbereiches ist die vorliegende Planung allerdings nicht mit zusätzlichen Versiegelungen verbunden.

Im Rahmen der Baufeldfreimachung waren im Bereich vorhandener Schadstoffbelastungen sickerwasserbedingte Schadstoffverfrachtungen innerhalb des Bodens möglich, außerdem war bei Eingriffen in den Boden mit dem Auffinden von weiterem belasteten Bodenmaterial zu rechnen. Es erfolgte daher eine fachgutachterliche Begleitung, in deren Rahmen Sanierungsmaßnahmen durchgeführt wurden, die mittlerweile abgeschlossen sind. Mit Abschluss der

Sanierungsmaßnahmen ist gegenüber der ehemaligen Altlastensituation am Standort eine Verbesserung des Boden- und Grundwasserschutzes gegeben.

In Bezug auf die im Bereich des öffentlichen Gehweges am Hansaring verbliebenen Restbelastungen wird seitens des Fachamtes darauf hingewiesen, dass im Falle zukünftiger Baumaßnahmen an diesen Verkehrsflächen eine Neubewertung erforderlich ist.

Was die Flächennutzungseffizienz des Vorhabens betrifft, ist diese mit dem hohen vorgesehenen Versiegelungsanteil und der intensiven baulichen Ausnutzung als hoch anzusehen, so wie es an innerstädtischen Standorten üblich ist. Das Schutzgut Fläche wird somit nicht über Gebühr beansprucht.

#### **8.4.4. Wasser**

##### **Bestand**

Das Plangebiet wies und weist keine Oberflächengewässer auf. Im Rahmen der Rammkernsondierungen auf den Grundstücken Post und Wehmeyer wurde seinerzeit 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. Das Grundwasser strömt großräumig in östlicher Richtung der Welse zu, kleinräumig sind davon im Plangebiet nach Messungen jedoch auch Abweichungen festzustellen (Fließrichtung örtlich südlich bzw. südwestlich).

##### **Vorbelastungen**

Das Plangebiet war ehemals nahezu vollständig überbaut und versiegelt, was die Grundwasserzufuhr deutlich einschränkte. Nach Abriss der Gebäude stellten sich die Flächen dann als Schotterflächen dar, eine Versickerungsfähigkeit war in dieser Zeit wieder gegeben. Mittlerweile ist der Geltungsbereich durch Tiefgarage und Aufbauten wieder weitgehend überbaut.

Für verschiedene Teilflächen des Plangebietes waren Belastungen des Grundwassers durch leichtflüchtige aromatische Kohlenwasserstoffe (BTX) oder Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) als möglich zu bewerten. Die Altlastensanierung im Gebiet wurde daher auch hinsichtlich der Möglichkeit sickerwasserbedingter Schadstoffverfrachtungen fachgutachterlich begleitet (vgl. Kapitel 6.8.1.). Eine Gefährdung des Grundwassers ist aktuell nicht mehr gegeben.

##### **Auswirkungen der Planung**

Die Planung ermöglicht eine weitgehende Versiegelung des Gebietes, was gegenüber der Situation vor Rückbau der ehemaligen Gebäude, wie sie bis 2006 im Geltungsbereich vorhanden waren, keine zusätzliche Beeinträchtigung bedeutet.

Seitdem die Altlastensanierung im Vorhabenbereich abgeschlossen ist, ist im Zuge baulicher Tätigkeiten ein Eingriff in schadstoffbelastete Auffüllböden nicht mehr zu erwarten. Lediglich hinsichtlich der im Bereich des öffentlichen Gehweges zum Hansaring und im Bereich des Hafengeweges verbliebenen Restbelastungen ist im Falle zukünftiger Baumaßnahmen an diesen Flächen eine Neubewertung bezüglich möglicher sickerwasserbedingter Schadstoffverfrachtungen erforderlich.

Ein Eingriff in die Grundwasserverhältnisse war nur im Zusammenhang mit Grundwasserhaltungsmaßnahmen für die Zeit der Bauarbeiten gegeben und führte 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 konnte durch bautechnische Maßnahmen das Risiko erheblicher nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt sowohl bauzeitlich als auch dauerhaft ausgeschlossen werden.

#### **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 für den Vorhabenbereich die für den Versiegelungseffekt maßgebliche Grundflächenzahl mit 1,0 fest, für den Ergänzungsbereich (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 Vorhabengrundstücks mit einer Tiefgarage nur in beschränktem Maße bzw. nur in Pflanztrögen möglich (ca. 37 Exemplare). Positive Auswirkungen auf das kleinräumliche Klima sind jedoch außerdem mit der Anlage großflächiger Dachbegrünungen zu erwarten (6.000 m<sup>2</sup>, d.h. ca. 20 % des Geltungsbereichs). Insgesamt ist aus klimatischer Sicht daher nicht mit einer Verschlechterung der bisherigen Situation zu rechnen.

Im Rahmen des Durchführungsvertrages werden Regelungen zum ökologischen Baustandard getroffen (§ 4 des Vertrages). Die Einhaltung der aktuellen gesetzlichen Vorgaben zum Baustandard gemäß Gebäudeenergiegesetz (GEG) wird im Zuge der Bauantragsstellung nachgewiesen.

#### **8.4.6. Landschaft**

##### **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 wurden verschiedene Straßenbäume gerodet, was zunächst mit einer Beeinträchtigung des Ortsbildes einherging. Da es sich jedoch durchweg um eher junge Exemplare handelte, ist eine Ersetzbarkeit schon in absehbarer Zeit gegeben.

#### **8.4.7. Kultur- und Sachgüter**

##### **Bestand**

Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine Bau- oder Bodendenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes NRW, allerdings sind südlich des Hafenwegs zwei denkmalgeschützte Speichergebäude, Hafenweg Nr. 28 und Nr. 30, unmittelbar benachbart. Bodendenkmäler waren für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht bekannt und wurden auch im Zuge der Erdarbeiten zur Teilerrichtung des Planvorhabens nicht entdeckt.

##### **Vorbelastungen**

(keine)

##### **Auswirkungen der Planung**

Belange des Denkmalschutzes sind am Südrand des Plangebiets betroffen, da das Denkmalschutzgesetz in der direkten Umgebung der genannten Baudenkmale eine besondere Rücksichtnahme fordert. Dem wird durch die festgesetzte Höhenstaffelung des neuen Baukörpers gegenüber den Speichergebäuden Hafenweg Nr. 28 und Nr. 30 sowie durch Baumanpflanzungen am Hafenweg (Pocket-Park) angemessen Rechnung getragen.

#### **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 waren folgende Wechselwirkungen von Belang:

- Entsiegelungen sowie bauliche Eingriffe in Bereiche mit Altlasten hätten Schadstoffverfrachtungen in Boden und Grundwasser auslösen können. Dem wurde über ein entsprechendes Management wirksam begegnet.

Wechselwirkungen, die über die dargestellten Vorhabenwirkungen hinausgehen, sind nicht erkennbar. Ein Natura 2000-Gebiet ist von der Planung nicht betroffen.

#### **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 sind die zusätzlichen vorhabenbedingten Lärmimmissionen als erheblich zu bewerten. Dies resultiert vor allem aus dem Umstand, dass das Plangebiet bereits heute deutlichen Belastungen durch Verkehrslärm ausgesetzt ist. So werden in den untersuchten Straßenbereichen die Orientierungswerte der DIN 18005 in weiten Teilen – insbesondere nachts – an

den straßenzugewandten Fassaden überschritten. Auch eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ist entlang stark belasteter Straßenabschnitte teilweise nicht gegeben und sogar die für eine Gesundheitsvorsorge relevanten Beurteilungspegel von 70/60 dB(A) tags/nachts werden teilweise erreicht bzw. punktuell sogar überschritten. Damit sind besonders für die vorbelasteten Bereiche der Wohnnachbarschaft Konflikte mit dem Planvorhaben absehbar. Aktive Schallschutzmaßnahmen gegenüber Verkehrslärm in Form von Wänden oder -wällen können aufgrund der innerstädtischen Lage und stadtgestalterischen Erfordernisse am Standort nicht zur Anwendung kommen.

Mit der Umsetzung des Planvorhabens sind Pegelerhöhungen vor allem durch die erforderliche Anlage eines Lichtsignalgesteuerten Knotenpunktes zur Anbindung des Plangebietes an den Hansaring sowie durch vorhabenbedingte Mehrverkehre gegeben. Hinzu kommen die Immissionen durch den künftigen Gewerbelärm.

Für die Vorhabennutzungen selbst kann über verschiedene Maßnahmen eine Sicherung der Schutzbedürftigkeiten gewährleistet werden. So erfolgt im Bebauungsplan eine Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen entsprechend den Lärmpegelbereichen IV-V nach DIN 4109, des Weiteren werden Bereiche definiert, in denen Wohnnutzungen ausgeschlossen und Festverglasungen vorgeschrieben werden.

Für schutzwürdige Bereiche der Wohnnachbarschaft kann für die Bewertung der Auswirkungen die 16. BImSchV genutzt werden, deren Anwendungsbereich sich jedoch auf den Ausbau des Knotenpunktes Hansaring beschränkt. Im Ergebnis der entsprechenden Berechnung sind an einigen der bestehenden Fassaden im Einwirkungsbereich des Eingriffs die Kriterien für eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV erfüllt. Dies resultiert insbesondere aus den Immissionen der geplanten Lichtsignalanlage, die jedoch im Ergebnis der Variantenprüfung zur Erschließung für eine sichere und leistungsfähige Verkehrsabwicklung unverzichtbar ist. Immerhin ist für die Signalanlage ein Betrieb nur im Tageszeitraum geplant (6:00 bis 22:00 Uhr), während sie nachts als Fußgängerbedarfsampel geschaltet wird. Es resultieren bei den betroffenen Wohnungen Anspruchsvoraussetzungen für passive Ausgleichsmaßnahmen gem. 16. BImSchV. Betroffen sind Gebäude am Hansaring zwischen Dortmunder Straße und Schillerstraße (Hansaring 45, 48, 51, 53, 55, 57, 58 und 60), zusätzlich auch einzelne Fassaden an der Emdener Straße (Nr. 31, Nr. 36).

Im Sinne der Lärmvorsorge wurde außerdem geprüft, ob und an welcher Stelle durch den vorhabeninduzierten Mehrverkehr unverhältnismäßige Verkehrslärmbelastungen hervorgerufen werden. Dabei waren neben dem vorhabeninduzierten Verkehr und der allgemein künftig zu erwartenden Verkehrsentwicklung auch benachbarte Planvorhaben (Stadthafen Nord) sowie übergeordnete infrastrukturelle Maßnahmen zu berücksichtigen. Den zugehörigen Vorschriften für Verkehrslärmeinwirkungen sind dabei keine konkreten Grenzen für das Maß der absoluten Unzumutbarkeit zu entnehmen. Es wurden daher in enger Abstimmung zwischen Lärmgutachter, der Stadt Münster und der Vorhabenträgerin eigene Bewertungsmaßstäbe entwickelt, um Konfliktbereiche ansprechen und passive Lärmschutzmaßnahmen anbieten zu können. Im Ergebnis der entsprechenden Berechnungen wurde eine zusätzliche Gruppe an Wohnungen identifiziert, für die die Anspruchsvoraussetzungen auf passiven Schallschutz nach den genannten Bewertungsmaßstäben zu prüfen sind. Von vertraglichen Leistungen sind nun z. B. möglicherweise die Grundstücke Bremer Straße 25, 30, 34, 36, 38, 42, 58, Dortmunder Str. 32b, Hansaring 3, 3a, 5,

7, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 17, 25, 26-28, 27, 29, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 40, 40a, 41, 42, 43, 44, 46, Schillerstraße Nr. 94, 96 und 98 sowie Wolbecker Straße Nr. 89, 91, 93, 95 und 97 betroffen.

Zur Sicherung der Belange des Gesundheitsschutzes werden somit umfangreiche Lärminderungsmaßnahmen in die Wege geleitet:

- Soweit die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 1 der 16. BImSchV gegeben sind, haben Eigentümer gemäß § 42 BImSchG Anspruch auf die nach der 24. BImSchV notwendigen Schallschutzmaßnahmen bzw. es sind bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen (z.B. in Außenwohnbereichen) Entschädigungen zu zahlen. Verfügt die betroffene Wohnung bereits über Schallschutzfenster und künstliche Lüftungseinrichtungen, so dass nach der 24. BImSchV keine weiteren Ansprüche bestehen, werden als vertragliche Leistung der Vorhabenträgerin je Wohnung Kosten für zusätzliche schallgedämpfte Lüftungen bis zur Höhe von 3.500 € übernommen, damit auch andere Räume als die Schlafzimmer entsprechend ausgestattet werden können.
- Weitere vertragliche passive Lärmschutzmaßnahmen werden für Wohnungen angeboten, die im Bereich vorhabenbedingt induzierter Verkehrszunahmen zusätzlichen Lärmbelastungen ausgesetzt sind. Sie umfassen bei Erfüllung der Anspruchsvoraussetzungen den Austausch/Einbau von Fenstern und Balkontüren (inklusive Rollladenkästen), soweit diese nach der 24. BImSchV erforderlich sind. Handelt sich bei den betroffenen Räumen um solche, die zum Schlafen genutzt werden (Schlafzimmer, Kinderzimmer, WG-Zimmer) werden mit den Schallschutzfenstern auch schallgedämmte Lüftungen eingebaut.

Mit den beschriebenen Maßnahmen wird über die gesetzlichen Vorgaben hinaus eine Lärminderung im Bereich benachbarter Wohnnutzungen erzielt. Damit sollten möglichst alle Fälle erfasst werden, in denen vorhabenbedingt mehr als nur minimale Lärmsteigerungen im gesundheitsgefährdenden Bereich auftreten.

Abseits der planungsrechtlichen Festsetzungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan und der Sicherung von Minderungsmaßnahmen über den Durchführungsvertrag könnte langfristig eine weitergehende Entlastung der Lärmsituation erwirkt werden, sollten aktuelle Überlegungen zur Lärminderungsplanung in der Stadt Münster umgesetzt werden. So sieht der vom Rat der Stadt Münster am 17.03.2021 beschlossene Lärmaktionsplan der 3. Runde in Ergänzung bisher umgesetzter Tempo 30-Zonen auch für den Hansaring im Bereich zwischen Schillerstraße und Bremer Straße vor, die Möglichkeiten einer Tempo 30-Zone zu überprüfen (Maßnahmenbereich 1. Priorität MB 9). Als Alternative wird im Lärmaktionsplan eine Umgestaltung der Straße erwogen, in Teilbereichen ist außerdem eine Fahrbahnsanierung durch Einbau von Belag mit lärmmindernder Wirkung geplant. Derzeit wird aufgrund der bevorstehenden Immissionsprüfung im Lärmaktionsplan und der Bedenken der Feuerwehr und bis zu einer relevanten Änderung der Sach- und Rechtslage von einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen abgesehen (weitergehend siehe dazu Kapitel 6.6.1.1 Aktive Schallschutzmaßnahmen).

## **8.5. Eingriffsregelung**

Die Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 unterliegt der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, die in der Bauleitplanung nach § 1a BauGB abzuarbeiten ist. Ein Ausgleich ist dabei grundsätzlich nur soweit erforderlich, wie die geplante

Bebauung über diejenigen Eingriffe hinausgeht, die bereits „*vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren*“ (§1a Abs. 3 BauGB).

Bei der Betrachtung möglicher Eingriffe werden nachfolgend vier Teilflächen des Bebauungsplanes unterschieden (vgl. Abbildung 4): sog. Vorhabenbereich (V), sog. Ergänzungsbereich (E) sowie Verkehrsflächen am Hansaring und Verkehrsflächen am Hafenweg.

- Für den sog. Vorhabenbereich (**V**) sind gemäß §1a Abs. 3 BauGB ausgleichspflichtige Eingriffe nicht zu erwarten, da dieser Bereich vor dem Rückbau eines Teiles der Gebäude im Jahr 2009 bereits flächendeckend überbaut bzw. versiegelt war. Der geplante Eingriff geht somit über bereits erfolgte Eingriffe nicht hinaus.
- Für den sog. Ergänzungsbereich (**E**) sind zur Ableitung des Ausgleichserfordernisses die Entwicklungsziele des rechtskräftigen BP Nr. 401 für das Mischgebiet MI 6 maßgebend. Ein Vergleich mit den Entwicklungszielen der aktuellen Planung zeigt jedoch, 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 durch die weitgehende Übernahme der grünordnerischen Festsetzungen.
- Die Verkehrsflächen am Hansaring gehören bisher teils zum BP Nr. 356 und teils zum unbeplanten Innenbereich. Der aus dem Vorhaben resultierende Verlust von Straßenbäumen auf der Südseite der Straße (im bisher unbeplanten Innenbereich) wird durch Ersatzpflanzungen im Vorhabenbereich ausgeglichen. Weitere Rodungen von Bäumen nördlich des Hansaringes stehen mit dem Vorhaben nicht im Zusammenhang, sondern erfolgten dort im Vorfeld der Verlegung einer Fernwärmeleitung.
- Die Verkehrsflächen am Hafenweg werden von private in öffentliche Verkehrsflächen umgewidmet. Zusätzliche Eingriffe i. S. der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sind hier nicht zu verzeichnen.



**Abbildung 4** | Zustand des Plangebietes im Jahr 2017, d. h. vor Beginn der Bauarbeiten im Vorhabenbereich. Blau = Vorhabenbereich (V), gelb = Ergänzungsbereich (E), rote Grenze = Geltungsbereich des VBP Nr. 609 (Luftbild: Bezirksregierung Köln – TIMonline © Land NRW, ergänzt).

Im Ergebnis bereitet der vorhabenbezogene Bebauungsplan keinen Eingriff in Natur und Landschaft i. S. der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung der §§ 14 und 15 BNatSchG vor, eine Kompensationsberechnung erfolgt daher nicht. Davon unabhängig sind hinsichtlich der grünordnerischen Gestaltung des Gebietes Maßnahmen geplant, über die ein Mindestmaß an grünordnerischer Qualität gesichert wird (Pflanzung von mindestens 37 Bäumen, Dachbegrünung auf einer Fläche von 6.000 m<sup>2</sup>, Anlage des sog. Pocket-Parks am Hafenweg). Über diese Maßnahmen können auch die am Hansaring gerodeten sieben Straßenbäume als ersetzt gelten.

#### **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 Nichtfortführung der Planung wäre trotz der bestehenden Einzelhandelseinrichtungen eine ausreichende qualitative Versorgung im Stadtquartier nicht gewährleistet.

Abseits möglicher Umsetzungspotenziale in den angrenzenden Bereichen würde das Vorhaben Grundstück als Bauruine jegliche stadtbildgestaltenden Maßnahmen konterkarieren und somit das erforderliche stadträumliche und funktionale Zusammenwachsen des Stadtquartiers empfindlich 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 rd. 2,1 ha großen innerstädtischen Grundstücks an das vorhandene innerörtliche Straßennetz wäre auch bei Nichtdurchführung der Planung ein Lärmzuwachs infolge der mit der grundsätzlichen Entwicklung notwendigen Umgestaltung der bestehenden Grundstückszufahrt zu einem leistungsfähigen, möglicherweise lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt (insbesondere bei Erschließung einer Quartiersgarage) zu erwarten.

### **8.7. Anderweitige Planungsmöglichkeiten**

Nutzung im Vorhabenbereich: Die Einleitung des planungsrechtlichen Verfahrens zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 und der damit verbundenen 97. Flächennutzungsplanänderung wurde vom Rat der Stadt Münster in seiner Sitzung am 11.12.2019 beschlossen. Die Entwicklungsziele gehen zurück auf den Vorgängerbebauungsplan Nr. 535 mit der damaligen 39. FNP-Änderung, in denen die städtischen Planungen zur Neustrukturierung und Umgestaltung des südöstlichen Innenstadtquartiers im Bereich der Münsteraner Stadthäfen bereits dokumentiert waren und deren Hauptzielsetzungen in vielfältigen Beteiligungsprozessen mit Politik und Bürgerschaft herausgearbeitet und zur Grundlage der politischen Beschlüsse gemacht wurden.

Das vorliegende Konzept zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 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 ein Einfügen des Vorhabens in die bestehende und zukünftige Stadtstruktur sichergestellt.

Alternative Standorte für das geplante Stadtbereichszentrum kommen vernünftigerweise nicht in Betracht. Nach dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, August 2018) soll ein Stadtbereichszentrum als zentraler Versorgungsbereich (ZVB) im Bereich Hansaring/Osmo geschaffen werden. Standorte östlich des Dortmund-Ems-Kanals oder südlich des Stadthafens 1 wären von der östlichen Innenstadt, insbesondere von dem gesamten Stadtteil zwischen Hauptbahnhof und Hansaring, zu stark abgetrennt. Längere Umwege zu einem Nahversorgungsstandort, etwa über Kanalbrücken, würden gerade von fußläufigen Kunden oder von Radfahrern nicht angenommen. Eine Flächenverfügbarkeit für ein Vorhaben dieser Größe ist nur im Bereich zwischen Hansaring und Dortmund-Ems-Kanal, also auf den Grundstücken des Vorhabenträgers oder im östlich angrenzenden ehemaligen Osmo-Bereich beiderseits des Hafenweges gegeben. Für diesen Entwicklungsbereich bietet sich an, die verkehrsstärkeren Nutzungen (großflächiger Einzelhandel) an den Hansaring zu legen und die verkehrsschwächeren Nutzungen (z. B. urbane Gebiete mit hohem Wohnanteil) im östlichen Bereich, mit Erschließungen über Hafenweg und Schillerstraße, vorzusehen. Denn die Schillerstraße ist als Fahrradstraße ausgewiesen und soll damit möglichst wenig neuen Verkehr aufnehmen. Neben der verkehrsrechtlichen Ausweisung ist die Schillerstraße seit August 2020 entspricht den neuen Qualitätsstandards der Stadt Münster für Fahrradstraßen ausgebaut. Der jetzt gewählte Standort führt dazu, dass nur die Ausfahrt der Lkw-Anlieferung des Verbrauchermarktes sowie die rückwärtigen Mitarbeiterstellplätze über die Schillerstraße abgewickelt werden müssen. Der Hafenweg ist aufgrund seiner geringen Breite und seiner nur mittelbaren Anbindung an den Hansaring für die Aufnahme von erheblich mehr Verkehr

als jetzt vorgesehen kaum geeignet. Eine Verschiebung der Einzelhandelseinrichtungen und der Tiefgarage in östliche Richtung bei verbleibender Anbindung des Stadtbereichszentrums an den Hansaring, würde den Hansaring in keiner Weise entlasten, sondern nur zu längeren Verkehrswegen im Plangebiet und daher dort zu mehr Verkehrslärm führen. Vorzugswürdig ist es daher, die Stellplätze im Plangebiet über eine möglichst kurze Anbindung an den Hansaring anzubinden und die Fläche des Stadtbereichszentrums zusätzlich für den fußläufigen- und Fahrradverkehr zwischen Hansaring und den östlich angrenzenden Bereichen (Stadthafen-Nord / Neuhafen) nutzbar zu machen. Auch wegen des Gewerbelärms des HafenMarktes bedarf es keines anderen Standortes, da der Gewerbelärm des gesamten HafenMarktes an allen Immissionsorten im Umfeld um mindestens 6 dB unter den Richtwerten der TA Lärm bleibt. Siehe im übrigen Kapitel 5.

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

Erschließung: Da die Lage des Knotenpunktes Hansaring absehbar einen lärmvorbelasteten Bereich berührt, wurden im Vorfeld der schalltechnischen Untersuchung mehrere Erschließungsvarianten auf ihre Leistungsfähigkeit und ihre Lärmemissionen hin untersucht (vgl. Kap. 6.3.1 der Begründung). Betrachtet wurden dabei

- der isolierte 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
- die Signalisierung nur für Fußgänger mit Einbindung in die Verkehrssteuerung

Im Ergebnis ist ein vollsignalisierter Knotenpunkt trotz der zusätzlichen Lärmemissionen der Ampelanlage aus Gründen der Verkehrssicherheit und der ungehinderten Verkehrsabläufe den betrachteten Alternativen vorzuziehen. Dies resultiert aus der hohen Grundbelastung auf dem Hansaring und dem Ziel einer leistungsfähigen Verkehrsabwicklung des motorisierten Verkehrs bei gleichzeitiger Schaffung fußgänger- und fahrradfreundlicher Querungsbedingungen nach RAS06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen).

## **8.8. Sonstige umweltrelevante Anforderungen**

### **8.8.1. Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Natürliche Ressourcen werden durch das Vorhaben nicht beansprucht, da ein bereits städtisch vollständig überformter Bereich überplant wird. Besonders was die Schutzgüter Boden und Tiere/Pflanzen/biologische Vielfalt betrifft, sind natürliche Ausprägungen nicht mehr vorhanden.

#### **8.8.2. Art und Menge an Emissionen bzw. Belästigungen**

Während der Bauphase sind Lärm- und Schadstoffemissionen zu verzeichnen, die sich jedoch über einen ordnungsgemäßen Baustellenbetrieb minimieren lassen.

Auch betriebsbedingt sind Lärm- und Schadstoffemissionen zu erwarten.

#### **8.8.3. Art und Menge erzeugter Abfälle und ihre Beseitigung / Verwertung**

Durch die geplante Nutzung erhöht sich die anfallende Abwasser- und Abfallmenge.

Abwasser wird dem vorhandenen Trennsystem in Hansaring, Schillerstraße bzw. Hafengeweg zugeleitet, der Kanalnetzplan der Stadt Münster weist die notwendigen Kapazitäten nach.

Die Abfallentsorgung erfolgt sachgerecht durch die von der Stadt Münster beauftragten Abfallentsorgungsunternehmen. Für die Nutzungen im Vorhabenbereich wurde in Abstimmung mit den Abfallwirtschaftsbetrieben der Stadt Münster ein Abfallentsorgungskonzept erstellt, das Bestandteil des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens wird.

#### **8.8.4. Risiken durch Unfälle oder Katastrophen**

Das Plangebiet liegt nicht im Wirkungsbereich einer Störfall-Anlage nach der Seveso III-Richtlinie. Desgleichen sind im Plangebiet keine Betriebe zulässig, die der Störfallverordnung unterliegen. Mit Umsetzung der Planung sind somit keine besonderen Risiken für die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe oder die Umwelt etwa durch Unfälle oder Katastrophen abzusehen.

Der vorbeugende Brandschutz wird über die üblichen Brandschutzkonzepte sichergestellt.

#### **8.8.5. Kumulierung mit Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete**

Das Plangebiet steht in engem räumlichem und inhaltlichem Zusammenhang mit der unmittelbar östlich geplanten Umstrukturierung des Hafensareals über das Vorhaben "Stadthafen Nord". Kumulierende Effekte sind dabei besonders hinsichtlich der induzierten Mehrverkehre und des Verkehrslärms zu berücksichtigen.

Dem wurde bei der Definition der Prognose-Planfälle im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung Rechnung getragen, indem die Entwicklung des Hafensareals in die Prognosehorizonte 2024, 2026 und 2035 mit einbezogen wurde (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020). Desgleichen ist die Entwicklung des Areals Bestandteil des lufthygienischen Fachgutachtens (Lohmeyer GmbH, September 2020) sowie den schalltechnischen Untersuchungen (ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen).

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurde dabei auch untersucht, inwieweit die Entwicklung des HafenMarkts schalltechnische Einschränkungen für den Stadthafen Nord bedingen könnte. Im Ergebnis sind für die Umsetzung der benachbarten Planung keine Hindernisse zu erwarten, die durch Nutzung architektonischer Möglichkeiten einer aktiven Lärminderung nicht ausgeräumt werden könnten (Eigenabschirmung von Immissionsorten, Ausrichtung von Aufenthaltsräumen). Zudem ist eine lärmabschirmende Mauer entlang der östlichen Vorhabenbereichsgrenze vorgesehen.

### 8.8.6. Klimaschutz

Energieeffizienz: Das Gebäudeenergiegesetz (GEG), in Kraft seit dem 01.11.2020, führte das Energieeinspargesetz (EnEG), die Energieeinsparverordnung (EnEV) und das Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz (EEWärmeG) in einem neuen Gesetz zusammen, dessen Zielsetzung es ist, für die Errichtung neuer Gebäude ein einheitliches Anforderungssystem hinsichtlich des Klimaschutzes zu etablieren, welches gleichermaßen Anforderungen an die Energieeffizienz, den baulichen Wärmeschutz und die Nutzung Erneuerbarer Energien enthält. Die entsprechenden Anforderungen sind im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen. Insofern wird es als zulässig erachtet, hinsichtlich der Nutzung von erneuerbaren Energien sowie der Energieeinsparung keine weitergehenden Vorgaben in den Bebauungsplan aufzunehmen, sondern vielmehr auf die bestehenden und zudem stetig fortentwickelten gesetzlichen Regelungen in ihrer jeweils gültigen Fassung zu verweisen.

Da nicht auszuschließen ist, dass die Vorschriften des GEG zur ausreichenden Nutzung erneuerbarer Energien den Einsatz von Solaranlagen erfordern, sehen die textlichen Festsetzungen 1.2.4 (zur Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhen durch technische Anlagen) und 1.4.1 (zu zulässigen Nebenanlagen) die Möglichkeit aufgeständerter Solaranlagen ausdrücklich vor. Aufgeständerte Solaranlagen stehen nicht im Widerspruch zu Dachbegrünungen, entsprechende Kombinationen mit Teilbeschattungen der Grünflächen haben sich in der Praxis als sinnvoll und funktionsfähig gezeigt.

Im Übrigen sind auch kommunale Vorgaben der Stadt Münster beachtlich (z. B. "Münsters Energiesparhaus 55", Stand März 2019). So gehört die Stadt Münster seit April 2016 zum ausgewählten Kreis der „Masterplan-Kommunen 100 % Klimaschutz“. Mit der Vision „Klimaschutz 2050“ baut die Stadt ihre Bemühungen für ein klimafreundliches Münster der Zukunft systematisch weiter aus. Ziel ist es, im Vergleich zu 1990 die Treibhausgasemissionen bis 2050 um 95 % und den Endenergieverbrauch um 50 % zu senken.

Klimawandelanpassung: Schließlich ist auch eine Anfälligkeit der Planung gegenüber möglichen Auswirkungen des Klimawandels zu prüfen. Als Arbeitshilfe hat die Stadt Münster für diese Fragestellung ein Klimaanpassungskonzept erstellen lassen (Stand Dez. 2015), dem Hilfestellungen für einen "Klimawandelcheck in der Bauleitplanung" zu entnehmen sind. Da das Plangebiet Teil einer städtischen Wärmeinsel ist, sind dabei Maßnahmen zum Schutz vor Überwärmung besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Des Weiteren ist die Empfindlichkeit gegenüber Überflutungen im Zusammenhang mit Starkregenereignissen zu überprüfen. Daraus ergeben sich folgende Konsequenzen für die Planung:

- Im Vorhabenbereich sind Gründächer in einem Umfang von 6.000 m<sup>2</sup> geplant. Die begrünten Dachflächen führten zu einer Verbesserung des Wasserrückhaltes und damit zu einer Minderung von Abflussspitzen. Außerdem wirken sie temperatenausgleichend.
- Bei den vorgesehenen Baumpflanzungen im Vorhabenbereich sollten standortgerechte stadtklimafeste Arten verwendet werden. Dadurch können die Lebenserwartung gepflanzter Bäume im wärmebelasteten urbanen Raum deutlich erhöht und die klimapositiven Auswirkungen dieser Gehölze damit gestärkt werden.
- Die im Vorhabenbereich dominierend vorgesehenen Klinkerfassaden sind Teil von Wärmedämmverbundsystemen, was die Wärmespeicherung und –abstrahlung der Fassaden mindert.

Weitergehend werden im Durchführungsvertrag Regelungen zum ökologischen Baustandard des Vorhabens getroffen. Hinsichtlich der künftig im Zuge des Klimawandels mit größerer Wahrscheinlichkeit zu erwartenden Starkwind- und Starkregenereignisse ist eine besondere Anfälligkeit des geplanten Vorhabens nicht erkennbar. Das Plangebiet liegt nicht im Bereich eines potenziellen Überflutungsbereiches, auch befinden sich Fließgewässer nicht in räumlicher Nähe des Plangebiets. Gemäß der Starkregengefahrenhinweiskarte NRW kann das Plangebiet bei seltenen und extremen Starkregenereignissen zwar teilweise überflutet werden, die Hinweiskarte bewertet jedoch das Geländeoberflächenprofil zum Zeitpunkt der stillgelegten Baustelle und weist damit Überflutungsbereiche nur im Bereich damals vorhandener Baugruben / Bodeneingriffe auf. Sie berücksichtigt nicht den Ausbauendzustand nach Fertigstellung des Vorhabens. Die Sicherung der Belange zum Überflutungsschutz wird im nachgeordneten Baugenehmigungsverfahren gemäß § 9 Abs. 1 des Durchführungsvertrags über einen Überflutungsnachweis gemäß DIN 1986-100 als Teil des Entwässerungsantrags erbracht (weitergehend siehe Kapitel 1.4 der Begründung zur 97. FNP-Änderung).

Dennoch sind künftig Regenereignisse nicht auszuschließen, die lokal und temporär zu Hochwasserereignissen führen. Gemäß der hydraulischen Berechnung zum Vorhaben genügt die Leistungsfähigkeit der öffentlichen entwässerungstechnischen Anlagen, um die bei einem 30-jährigen Regenereignis auf den Grundstücksflächen anfallenden Wasser schadlos abführen zu können. Das geplante Kanalnetz der Außenentwässerung entspricht den Anforderungen der DIN 1986-100 "Planung und Ausführung von Entwässerungsanlagen".

#### **8.8.7. Eingesetzte Techniken und Stoffe**

Im Geltungsbereich des VBP Nr. 609 sind keine Vorhaben zulässig, die der Störfallverordnung oder sonstigen BImSchG-relevanten Genehmigungsverfahren unterliegen. Es werden weder umweltrelevante Stoffe hergestellt noch verarbeitet.

Auf Basis der Erfahrungen im Zusammenhang mit der Entwicklung anderer vergleichbarer Nutzungstypen im Bereich der Stadt Münster ist davon auszugehen, dass auch im vorliegenden Plangebiet nur allgemein gebräuchliche Techniken und Stoffe eingesetzt werden, die den aktuellen einschlägigen Richtlinien und dem Stand der Technik entsprechen.

#### **8.8.8. Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der europäischen Gemeinschaften festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden**

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe h BauGB ist bei der Aufstellung von Bauleitplänen in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der europäischen Union festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden, die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität anzustreben.

Bei der zu erwartenden vorhabenbedingten Verkehrsstärke ist trotz der Vorbelastung durch Emissionen entlang benachbarter Verkehrswege eine Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV nicht zu erwarten. Von einer Erheblichkeit bezüglich der Vorgaben der Europäischen Luftqualitätsrahmenrichtlinie wird daher nicht ausgegangen.

### **8.8.9. Bodenschutzklausel**

Nach der Bodenschutzklausel des § 1a Abs. 2 Satz 1 BauGB ist mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen und es sind Möglichkeiten der Wiedernutzbarmachung von Flächen, der Nachverdichtung und anderer Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen. Das Planvorhaben entspricht diesen Zielvorgaben, da es die Umnutzung einer innerstädtisch gelegenen und ehemals bereits vollständig bebauten Fläche vorsieht. Der Bodenschutzklausel des § 1a BauGB wird somit entsprochen.

### **8.8.10. Umwidmungssperrklausel**

Nach der Umwidmungssperrklausel des § 1a Abs. 2 Satz 2 BauGB dürfen landwirtschaftliche, als Wald oder für Wohnzwecke genutzte Flächen nur im notwendigen Umfang für andere Nutzungsarten in Anspruch genommen werden. Die Planungsziele des Vorhabens berühren die Umwidmungssperrklausel nicht, da die Flächen ehemals gewerblich genutzt wurden.

### **8.8.11. Beschreibung der Methodik und Hinweise auf Schwierigkeiten und Kenntnislücken bei Erstellung des Umweltberichtes**

Die Beschreibung und Bewertung der Schutzgüter sowie die Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgt verbal-argumentativ. Bei der Bewertung der Erheblichkeit ist, insbesondere bei den Schutzgütern Fläche/Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen die Ausgleichbarkeit von Auswirkungen ein wichtiger Indikator.

Als Beurteilungsgrundlagen zur Beeinträchtigung durch Lärm (Schutzgut Mensch) dienen die DIN 18005 Teil 1 'Schallschutz im Städtebau', die DIN 4109 'Schallschutz im Hochbau', die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) sowie die sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV). Neuland betreten die Vorhabenträgerin und die Stadt allerdings mit dem im Durchführungsvertrag vorgesehenen Modell zur Gewährung passiven Schallschutzes. Für eine Bewertung dieses Modells liegen aus der bisherigen Praxis noch keine Erfahrungen vor.

Abgesehen vom außergewöhnlichen Umfang der vorliegenden Gutachten und Ergebnisse haben sich konkrete Schwierigkeiten bei der Ermittlung und Zusammenstellung der Angaben haben sich nicht ergeben. Gleichwohl beruhen verschiedene Angaben auf allgemeinen Annahmen oder großräumigen Daten (z. B. Klimaangaben) und beinhalten damit eine gewisse Unschärfe. Zur Ermittlung und Beurteilung der erheblichen Umweltauswirkungen der Planung in der vorliegenden Form bilden die zusammengestellten Angaben jedoch eine hinreichende Grundlage.

## **8.9. 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.

Im vorliegenden Fall kann die Überwachung potenziell erheblicher Umweltauswirkungen (zusätzlicher Lärm, zusätzlicher Verkehr) vollständig auf bestehende behördliche Überwachungsstrukturen gestützt werden. Ein Monitoring gemäß § 4c BauGB ist nicht erforderlich.

### 8.10. Allgemein verständliche Zusammenfassung

Mit dem Bebauungsplan 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 größtenteils zu dem seit 1996 rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 gehören. In geringen Teilen liegen am Hansaring außerdem Verkehrsflächen im Geltungsbereich, die bisher dem unbeplanten Innenbereich bzw. dem Bebauungsplan Nr. 356 zuzuordnen sind. Insgesamt umfasst der Bebauungsplan eine Fläche von rd. 3,0 ha.

Unter dem Titel 'HafenMarkt' sollen im Vorhabenbereich die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung eines Stadtbereichszentrums geschaffen werden, indem neben Flächen für großflächigen Einzelhandel auch Flächen für Wohn- und Dienstleistungsnutzungen, für Gastronomie sowie die Einrichtung zweier Kindertagespflegeeinrichtungen vorgesehen sind. Zur Entlastung der Parkplatzsituation im Stadtquartier ist mit dem geplanten Vorhaben neben der Bereitstellung von Kundenparkplätzen auch das Angebot einer Quartiersgarage verbunden. Im Ergänzungsbereich wird die aktuell bereits vorhandene Bebauung planungsrechtlich gesichert.

Der Bebauungsplan stellt insgesamt eine Weiterentwicklung des Vorgängerbebauungsplanes Nr. 535 dar. Dieser erlangte im Jahr 2016 Rechtskraft, wurde dann aber im Jahr 2018 für unwirksam erklärt, außerdem wurde die Vollziehung der Baugenehmigung ausgesetzt. Die im Januar 2018 im Vorhabenbereich begonnenen Bauarbeiten ruhen daher seit Februar 2019. Für Teile des Vorhabens ist die Umsetzung aktuell bereits erfolgt und mit der großflächigen Tiefgarage und dem Teilbereich C (Bauteil C4 am Hafenweg) zu rd. zwei Dritteln fertiggestellt. Abseits von Hochbauten und Tiefgarage dienen die Flächen vollständig als Baustellenbereich.

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).

**Tabelle 4 |** Auswirkung der Planung, Maßnahmen und verbleibende Beeinträchtigung

Auswirkungen der Planung	Maßnahmen	Konflikt
<b>Schutzgut Mensch</b>		
Eingriff in den Knotenpunkt Hansaring bei einer bereits deutlich vorbelasteten Verkehrslärmsituation mit Beurteilungspegeln von teilweise $\geq 70/60$ 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. In besonderen Fällen außerdem zusätzliche Finanzierung	+

Auswirkungen der Planung	Maßnahmen	Konflikt
	<p>schallgedämpfter Lüftungen als vertragliche Leistung der Vorhabenträgerin.</p> <p>Betrieb der Ampelanlage im Tageszeitraum zwischen 6:00 – 22:00 Uhr, nachts lediglich Schaltung als Fußgängerbedarfsampel.</p>	
Zusätzlicher Verkehrslärm aus vorhabenbezogenen Verkehren. Betroffen ist am Hansaring und an anderen Straßen ein bereits deutlich vorbelasteter Bereich mit Beurteilungspegeln von teilweise $\geq 70/60$ dB(A) tags/nachts	<p><u>Maßnahmen für Nutzungen im Plangebiet:</u> Festlegung von passiven Schallschutzmaßnahmen nach Lärmpegelbereichen, außerdem Vorgaben zur Verwendung von Festverglasungen und schallgedämpften Lüftungssystemen sowie zur Platzierung von Außenwohnbereichen.</p> <p><u>Maßnahmen an Bestandsnutzungen außerhalb des Plangebietes:</u> Umsetzung von Minderungsmaßnahmen an schützenswerten Räumen als vertragliche Leistung der Vorhabenträgerin analog der Vorgehensweise gemäß 24. BImSchV.</p>	++
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 und zur Irrelevanz an allen Immissionsorten außerhalb des Plangebietes.	-
Zusätzliche Stickstoffdioxid- (NO <sub>2</sub> ) und Feinstaubimmissionen (PM <sub>10</sub> und PM <sub>2,5</sub> )	<p>Keine Maßnahmen erforderlich.</p> <p>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.</p>	+
Verlust einer gemäß rechtskräftigen Planung vorgesehenen Grünfläche (Spielplatz).	Ersatz der Spielplatzflächen über einen finanziellen Ausgleich zum Umbau bzw. zur Aufwertung von naheliegenden Spielflächen.	-
<b>Schutzgut Biotopbestand, Tiere, Pflanzen</b>		
Überplanung innerstädtischer Brachfläche (Eingriff bereits erfolgt).	Keine Maßnahmen erforderlich, da keine Betroffenheit schutzwürdiger Flächen.	-
Rodung von 7 überwiegend jüngeren Straßenbäumen am Hansaring (Eingriff bereits erfolgt).	Neuanpflanzung von 37 Bäumen in Pflanztrögen im Vorhabenbereich.	-

Auswirkungen der Planung	Maßnahmen	Konflikt
Potenzielle Tötung von Individuen europäischer Vogelarten sowie von Fledermäusen bei Wiederaufnahme der Bautätigkeit sowie potentieller Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten.	Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konflikte werden vor Wiederaufnahme der Bautätigkeiten die bestehenden Gebäudebereiche durch einen Fachgutachter überprüft und nach Erfordernis geeignete Vermeidungs- und/oder Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt.	-
<b>Schutzgut Boden/Fläche</b>		
Gegenüber rechtskräftiger Planung (BP Nr. 401) geringfügige zusätzliche Versiegelungen. Gegenüber bisheriger tatsächlicher Bebauung keine zusätzliche Versiegelung.	Maßnahme zur Stärkung von Bodenfunktionen: Dachbegrünung auf einer Fläche von insgesamt rd. 6.000 m².	-
Baubedingter Eingriff in Altlasten und Altlastenverdachtsflächen (bereits erfolgt).	Baufeldfreimachung und Erdarbeiten im Bereich von Altlasten im Vorhabenbereich sind durchgeführt und entsprechend dem Sanierungskonzept abgeschlossen. Die Arbeiten wurden fachgutachterlich begleitet. Die Sanierung betroffener Flächen ist erfolgt.	-
<b>Schutzgut Wasser</b>		
Potenzielle Gefährdung des Grundwassers durch sickernwasserbedingten Schadstoffeintrag bei Entsiegelung von schadstoffbelastetem Bodenmaterial (bereits erfolgt).	Baufeldfreimachung und Erdarbeiten im Bereich von Altlasten im Vorhabenbereich sind durchgeführt und entsprechend dem Sanierungskonzept abgeschlossen. Die Arbeiten wurden fachgutachterlich begleitet. Die Sanierung betroffener Flächen ist erfolgt.	-
Eingriff in die Grundwasserverhältnisse durch Grundwasserhaltungsmaßnahmen während der Bauzeit (bereits erfolgt).	Vermeidung von Konflikten während der Bauphase 2018/2019 ist über bautechnische Maßnahmen bereits erfolgt.	-
<b>Schutzgut Klima/Luft</b>		
Beibehaltung einer Nutzungsstruktur mit hohem Versiegelungsgrad.	Maßnahmen der Grünordnung mindern den sog. Wärmeineffekt (Dachbegrünung, Baumpflanzungen). Es resultieren gegenüber der bisherigen Nutzung keine zusätzlichen Belastungen, weitergehende Maßnahmen sind daher nicht erforderlich.	-
Betriebsbedingte Schadstoffemissionen.	Nicht völlig vermeidbar, aber geringfügig. Die Erfüllung der Vorgaben des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) wird im Rahmen der Baugenehmigung nachgewiesen.	-

Auswirkungen der Planung	Maßnahmen	Konflikt
<b>Schutzgut Landschaft/Ortsbild</b>		
Veränderung der baulichen Strukturen und Wegeverbindungen.	Über Gestaltungsmaßnahmen (Baumpflanzungen, Pocket-Park) und neue Wegeverbindungen wird das Gebiet in die Umgebung eingebunden und dient künftig auch der Nutzung durch Menschen, die in den benachbarten Hafenableen Freizeitangebote wahrnehmen.	-
<b>Schutzgut Kultur- und Sachgüter</b>		
Baudenkmäler am Hafenweg	Mit der Gebäudehöhenstaffelung und dem Pocket-Park zum Hafenweg wird eine Randgestaltung geschaffen, die den Denkmalstatus der benachbarten Gebäude angemessen berücksichtigt.	-
<b>Wechselwirkungen</b>		
Erhebliche Umweltauswirkungen infolge sich negativ verstärkender Wechselwirkungen sind nicht zu erwarten.		-

Eine Eingriffsbilanzierung zum Vorhaben ist nicht erforderlich, da die geplante Bebauung nicht über diejenigen Eingriffe hinausgeht, die bereits „vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren“ (§1a Abs. 3 BauGB).

Zusammenfassend ist als erhebliche Umweltauswirkung lediglich zu bewerten, dass die von Vorbelastungen geprägte Lärmsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft durch das Vorhaben noch weiter verschärft wird (siehe Kapitel 8.4.9). Zur Sicherung der Belange des Gesundheitsschutzes wurde daher ein umfangreiches Lärmschutzkonzept erarbeitet: für die schützenswerten Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes werden Lärminderungsmaßnahmen im Bebauungsplan festgesetzt und für die durch planbedingte Pegelerhöhungen stark belasteten Fassaden von Gebäuden in der bestehenden Wohnnachbarschaft werden Maßnahmen der Lärmvorsorge über den Durchführungsvertrag gesichert. Darüber hinaus gehende Möglichkeiten einer 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.

#### Quellenverzeichnis zum Umweltbericht

*Hinweis: Projektbezogene Gutachten und Stellungnahmen sind dem Quellenverzeichnis zur Begründung des Bebauungsplans am Ende der Begründung zu entnehmen.*

BLESSING, M. & E. SCHARMER (2012): Der Artenschutz im Bebauungsplanverfahren. Verlag W. Kohlhammer, 158 S.

GEOLOGISCHER DIENST NRW – LANDESBETRIEB (2017): Die Karte der schutzwürdigen Böden von NRW 1:50.000 – dritte Auflage 2017 -, Bodenschutz-Fachbeitrag für die räumliche Planung, Stand 16. Mai 2017: 24 S. + 36. S. Anhang.

(2004): Auskunftssystem BK50 – Karte der schutzwürdigen Böden; Digitales Informationssystem Bodenkarte, Krefeld.

LINFOS NRW (2020): Landschaftsinformationssammlung NRW des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (<http://linfos.naturschutzinformationen.nrw.de/atlinfos/de/start>).

MBV & MKULNV (2010): 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 vom 22.12.2010, 29 S.

MKULNV NRW (2013): Leitfaden "Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen" für die Berücksichtigung artenschutzrechtlich erforderlicher Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen. Forschungsprojekt des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (Az.: III-4 – 615.17.03.09). – Schlussbericht, Düsseldorf: 47 S. + Anhang.

MULNV NRW (2022a): Fachinformationssystem ELWAS des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen, Online unter: <https://www.elwasweb.nrw.de/elwas-web/index.xhtml?jsessionid=788963DCB738D74F24A4EF90686886C8#> (letzte Abfrage 01/2022).

(2022b): NRW Umweltdaten vor Ort (UvO). Umweltinformationssystem des Ministeriums für Umweltschutz und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW: <https://www.uvo.nrw.de/uvo.html?lang=de> (letzte Abfrage 01/2022).

STADT MÜNSTER (2022): Geoportal der Stadt Münster – Umweltkataster: <https://geo.stadt-muenster.de/webgis/application/Umweltkataster> (letzte Abfrage 01/2022).

(2021): Lärmaktionsplanung Stadt Münster 3. Runde – Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 2. Stufe 2017. Bearbeitung: LK Argus Kassel GmbH in Zusammenarbeit mit Lärmkontor GmbH und konsalt GmbH, März 2021: 106 S. + Anlagen.

(2015): Klimaanpassungskonzept. Bearbeitung: BKR Aachen Noky & Simon Partnerschaft in Kooperation mit RWTH Aachen: 227 S.

(2014): Luftreinhalteplan Stadtgebiet Münster. Bearbeitung: Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW: 106 S.

(2009): Klimaschutzkonzept 2020 für die Stadt Münster, Endbericht, Stand 30.11.2009. Bearbeitung: Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg & GERTEC GmbH: 146 S.

LANUV NRW (2022a): Fachinformation Klimaanpassung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW: <http://www.klimaanpassung-karte.nrw.de/> (letzte Abfrage 01/2022).

(2022b): Fachinformationssystem Stoffliche Bodenbelastung (StoBo) NRW des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW: <https://www.stobo.nrw.de/> (letzte Abfrage 01/2022).

(2018): Klimaanalyse Nordrhein-Westfalen des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW. LANUV-Fachbericht 86, 98 S.

## 9. Gesamtabwägung

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 wird zwischen Hansaring und Hafenweg unter dem Titel „HafenMarkt“ die Errichtung eines urbanen Quartiersmittelpunktes im Sinne eines Stadtbereichszentrums begründet. Neben der planungsrechtlichen Sicherung der Entwicklungsziele in den Maßgaben des Vorhaben- und Erschließungsplans bilden die zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans das Ergebnis der Abwägung der jeweiligen privaten und öffentlichen Belange ab. Aufbauend auf den bereits realisierten Gebäudeteilen des früheren Hafencenters wird eine gemischt genutzte Bebauung entstehen, die neben Flächen für großflächigen Einzelhandel mit einer Gesamtverkaufsfläche von 4.450 m<sup>2</sup>, rund 3.100 m<sup>2</sup> für 34 Wohneinheiten, rund 3.700 m<sup>2</sup> für Dienstleistungsnutzungen einschließlich zweier Kindergroßtagespflegestellen sowie rund 950 m<sup>2</sup> Gastronomieflächen vorsieht. In Anlehnung an das Münsteraner Modell zur sozialgerechten Bodennutzung entsprechen 1/3 der Wohnungen den Wohnraumförderungsbestimmungen für öffentlich geförderte Wohnungen, eine reale Förderung der Einheiten ist aufgrund des bereits erfolgten Baubeginns ausgeschlossen. Neben der Deckung der projektbezogenen Stellplatzbedarfe wird über die zusätzliche Ausweisung von 220 öffentlich nutzbaren Stellplätzen die Quartiersfunktion des Vorhabens unterstrichen.

Als sogenannter Ergänzungsbereich nach § 12 Abs. 4 BauGB ist die Fläche des Flurstücks Nr. 898 im westlichen Anschluss des Vorhabens zum Hafenweg in den Geltungsbereich mit einbezogen. Auf dem Flurstück wurde auf Grundlage des damaligen vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 zwischenzeitlich ein Gebäude mit Wohnungen, Büros und Praxen errichtet, das mit Unwirksamkeit des Bebauungsplanes nun über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 planungsrechtlich neu zu sichern ist. Gemäß § 12 Abs. 4 BauGB sind außerdem die öffentlichen Verkehrsflächen des Hansarings im Nahbereich des Vorhabens in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes einbezogen worden, weil eine wesentliche Änderung der Straße unmittelbare Folge des Vorhabens ist.

Die Planungsinhalte sind Teil der Umstrukturierung im südöstlichen Innenstadtbereich von Münster, deren wesentliche Zielaussagen zur Sicherung der stadträumlichen und nutzungsspezifischen Qualitäten im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Masterplan „Stadhäfen Münster“ (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, Mai 2012) niedergelegt sind. Im weiteren übergeordneten Planbereich befinden sich mit dem Bebauungsplan Nr. 541 und dem Bebauungsplan Nr. 600 weitere Bauleitpläne im Verfahren.

Die gutachterliche Prüfung der städtebaulichen Verträglichkeit der geplanten großflächigen Einzelhandelseinrichtungen (Junker + Kruse Stadtforschung Planung, Dezember 2020) hat auch unter Berücksichtigung aktueller Betriebserweiterungen und geplanter Neueröffnungen für das veränderte Konzept des HafenMarkts als Lebensmittelvollsortimenter mit Bausteinen eines Markthalenkonzeptes, teilweise in Kooperation mit externen Anbietern, und der weitergehenden Reduzierung der Einzelhandelsverkaufsflächen im Planvorhaben auf 4.450 m<sup>2</sup> eine Übereinstimmung der Vorhabennutzungen mit den Zielaussagen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, August 2018) sowie den bundes- und landesrechtlichen Zielen und Grundsätzen bestätigt.

Das neue Angebot im Geltungsbereich und auch die zukünftigen Entwicklungen im Untersuchungsgebiet stellen zwar eine Konkurrenz zu bestehenden Zentren mit einer Beeinflussung insbesondere des Stadtteilzentrum Wolbecker Straße (westlich) dar, ein Funktionsverlust des Zentrums Wolbecker Straße mit möglichen Betriebsaufgaben kann jedoch ausgeschlossen werden. Negative städtebauliche und/oder negative versorgungsstrukturelle Auswirkungen sind mit dem Planvorhaben nicht zu erwarten, vielmehr kann mit der Attraktivitätssteigerung des neuen Zentrums Kaufkraft aus Sonderlagen und nicht integrierten Standorten zurückgewonnen werden. Eine ortsnahe, fußläufige und damit umweltbewusste sowie nachhaltige Versorgungsstruktur wird gestärkt. Die planungsrechtliche Sicherung der gutachterlichen Vorgaben zur Verträglichkeit der geplanten Einzelhandelsnutzungen erfolgt über die Festsetzung betriebstypenbezogener maximaler Verkaufsflächenanteile in Kombination mit sortimentsbezogenen Begrenzungen der Verkaufsflächen in Abgleich auf die Sortimentsliste für die Stadt Münster. Auch in Bezug auf die Auswirkungen der Corona-Pandemie und ein darauf zurückzuführendes verändertes Einkaufsverhalten können auf Basis aktueller Analysen und Erhebungen wesentliche negative Einflüsse nach heutiger Kenntnis ausgeschlossen werden, da Lebensmittel- und Drogeriemärkte zu den wenigen „Profiteuren“ der Pandemie zählen und die bereits heute vorhandenen Frequenz- und Stabilitätsfaktoren dieser Betriebstypen es in der Regel allein schaffen funktionsträchtige Standorte/Zentren zu bilden. Das Vorhandensein und die Kontinuität von Lebensmittel- und Drogeriemärkten in den bestehenden zentralen Versorgungsbereichen bilden somit eine gute Basis für die langfristige Sicherung oder Wiederbelebung eines Standortes.

Mit der Umsetzung der Entwicklungsziele sind planbedingte Mehrverkehre auf den Straßen im Einwirkungsbereich des Planvorhabens verbunden. Die Verkehrswerte der verkehrstechnischen Untersuchung zum VBP Nr. 609 (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020) zeigen, dass auch nach Errichtung des HafenMarkts die Belastungen der umliegenden Straßen auf einem ähnlichen Niveau verbleiben bzw. sich die Zunahme der Verkehrsbelastung im Rahmen üblicher und regelmäßiger Belastungsschwankungen von +/- 10 % unterschiedlicher Tage bewegt. Zwar kommen diese Steigerungen zu den üblichen Belastungsschwankungen hinzu, sie bewegen sich aber in einer Größenordnung, in der auch zukünftige Erhöhungen oder Verringerungen der Verkehrsmengen aufgrund von städtebaulichen Entwicklungen im Stadtbereich oder aufgrund von Straßenbaumaßnahmen im weiteren Umfeld sowie aufgrund von temporären Maßnahmen wie Straßenbauarbeiten, Umleitungen u. ä. zu erwarten sind. Deutliche Veränderungen in den Verkehrsbelastungen der umliegenden Straßen durch das Planvorhaben sind laut Gutachter somit nicht gegeben. Dies trifft auch für die im Jahr 2020 zur Fahrradstraße umgestaltete Schillerstraße zu. Die Mitarbeiterverkehre und ausfahrenden Lieferfahrzeuge aus dem Vorhaben können der Schillerstraße verträglich zugeleitet werden. Eine Überschreitung der nach RAS06 empfohlenen Belastungsstärke von 400 Kfz/h für Fahrradstraßen ist für alle untersuchten Prognosefälle nicht gegeben.

Auch die teilweise großräumigen Verkehrsverlagerungen infolge der abschnittsweisen Baustellen bis 2026 zur Verlegung und Sanierung von Fernwärme-Transportleitungen im Verlauf der Bremer und der Dortmunder Straße sowie des Hohenzollernrings führen aufgrund der hohen verkehrlichen Widerstände aus den Baustellen und den Wechselwirkungen zwischen den Baumaßnahmen auf den Straßen im Untersuchungsgebiet überwiegend zu geringeren Verkehrsbelastungen als in der VTU zum VBP 609 prognostiziert. Steigerungen sind dagegen am Hafen- und Albersloher Weg sowie an kleineren Straßen im Untersuchungsgebiet zu erwarten, denen über

verkehrslenkende Maßnahmen gegebenenfalls in Kombination mit Temporeduzierungen zur Minderung der temporären Störeinwirkungen begegnet werden kann.

Zur Sicherung leistungsfähiger und sicherer Verkehrsabläufe werden Maßnahmen zur äußeren Erschließung des Vorhabens auf dem Hansaring 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 Nr. 609 zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt Münster verbindlich vereinbart bzw. werden als verkehrshängige, koordinierte Programme an bestehenden Lichtsignalanlagen durch die Stadt Münster umgesetzt. Über die Maßnahmen können vorhandene Mängel in der Verkehrsinfrastruktur behoben werden, so dass sich hinsichtlich der Verkehrsabwicklung 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, in Kombination mit dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Zusammenhang mit dem Vorhaben wird die Quartiersfunktion des HafenMarkts mit positiven Wirkungen auch auf den Umweltverbund gestärkt.

Etwaige Ertüchtigungs- und/oder Verkehrssicherheitsmaßnahmen an den bestehenden Knotenpunkten Hansaring / Albersloher Weg und Hansaring / Wolbecker Straße sind unbeeinflusst vom Vorhaben und unabhängig vom vorliegenden Planverfahren grundsätzlich möglich.

Mit dem Planvorhaben sind Lärmzuwächse für die angrenzende Wohnnachbarschaft durch die erforderliche Errichtung der Lichtsignalanlage im neuen Knotenpunkt zum Hansaring und durch planbedingte Mehrverkehre verbunden. Mit Blick auf die hohe Vorbelastung entlang des Hansarings mit Beurteilungspegeln zum Teil im Grenzbereich der Gesundheitsgefährdung sind die planbedingten Einwirkungen auf die Verkehrslärsituation als erheblich zu bewerten. Diese Einwirkungen sind jedoch unvermeidbar und können den Betroffenen wegen der lärm- und situationsmäßigen Vorbelastung und angesichts der Leistungen für passiven Schallschutz zugemutet werden (vgl. Kapitel 6.6.1.7.). Im Einwirkungsbereich des baulichen Eingriffs in den Hansaring sind an bestehenden Fassaden die Grundlagen für eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV erfüllt.

Über differenzierte Lärminderungsmaßnahmen als vertragliche, über das gesetzliche Maß hinausgehende Leistung der Vorhabenträgerin bzw. Ausgleichsmaßnahmen gemäß der 16. BImSchV im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den Hansaring (ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, 08.01.2021) und deren Sicherung über den Durchführungsvertrag kann eine hinreichende Verträglichkeit des Vorhabens unter dem Aspekt des Verkehrslärms (ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, 08.01.2021) und der Summation von Verkehrs- und Gewerbelärm (ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, 08.01.2021) erwirkt werden. Mit Blick auf die innerstädtische Lage des Standortes in den Betroffenheiten eines verkehrlich stark frequentierten Ballungsraumes und den städtebaulichen Erfordernissen eine bereits teilerrichtete Bebauung auf dem Vorhabenrundstück entsprechend den beschlossenen Zielsetzungen des Masterplans „Stadthäfen Münster“ zu vervollständigen, können die verbleibenden Lärmeinwirkungen auf die schützenswerte angrenzende Wohnnachbarschaft hingenommen werden. Für die Nutzungen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes wird die Schutzbedürftigkeit gegenüber Verkehrslärm (ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, 08.01.2021) über die Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen entsprechend den Lärmpegelbereichen nach DIN

4109 erwirkt. Aktive Schallschutzmaßnahmen gegenüber Verkehrslärm sind - abseits von Abschirmwirkungen der Vorhabengebäudebereiche untereinander und einer nach Möglichkeit lärmabgewandten Anordnung und grundrisslichen Ausgestaltung der schützenswerten Wohnnutzungen im Vorhaben - aufgrund der innerstädtischen Lage mit einer gewachsenen Stadtstruktur stadtgestalterisch nicht umsetzbar. Mit Einhaltung und Unterschreitung der Richtwerte der TA Lärm durch aktive Schallschutzmaßnahmen können unzulässige Lärmeinwirkungen des Planvorhabens aus Gewerbelärm (ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, 08.01.2021) auf die angrenzenden bestehenden und geplanten Nutzungen ausgeschlossen werden.

Zum östlich angrenzenden Planbereich des „Stadthafens Nord“ ist über die Festsetzung einer Lärmschutzwand entsprechend der bestehenden nachbarrechtlichen Vereinbarung aus dem früheren Planverfahren des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 ein grundlegender Schutz gegenüber Gewerbelärm gewährleistet. Die weitergehende Konkretisierung und Sicherung von Maßnahmen zur Gewährleistung der Schutzansprüche für den Entwicklungsbereich Stadthafen Nord erfolgt über das zeitlich nachfolgende Bauleitplanverfahren des Bebauungsplans Nr. 600.

Aufgrund der bestehenden hohen Verkehrsbelastungen auf den umgebenden Erschließungsstraßen ist der Planbereich durch Luftschadstoffe belastet. Die gutachterliche Bewertung der Schadstoffimmissionen (Lohmeyer GmbH, September 2020) ergab, dass der Einfluss des Vorhabens auf die Luftschadstoffsituation jedoch eher gering ist, die NO<sub>2</sub> und Feinstaubgrenzwerte für PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> werden sicher eingehalten. Luftverunreinigungen aus dem Verkehrsbereich durch andere Luftschadstoffe wie z. B. Benzol können als nicht abwägungserheblich vernachlässigt werden. Diese liegen nach Einschätzung des Gutachters deutlich unterhalb aller Grenzwerte und würden sich durch eine Änderung der Verkehrsmenge auch nur minimal verändern. Eine vorhabenbedingte Steigerung der Ozonbelastung während sommerlicher Strahlungswetterlagen kann aufgrund der Abbauwirkungen von Ozon durch verkehrsbedingte NO<sub>x</sub> Emissionen ebenfalls ausgeschlossen werden.

Über die bestehende technische Infrastruktur ist die Ver- und Entsorgung der geplanten Vorhabennutzungen ausreichend gewährleistet. Maßnahmen beschränken sich auf die Errichtung von Trafostationen im Vorhabenbereich. Eine notwendige Ertüchtigung am vorhandenen Leitungsnetz aus dem früheren Planverfahren des VBP Nr. 535 ist mit der Verlegung eines neuen Regenwasserkanals über das Vorhabengrundstück im Zusammenhang mit der Teilerichtung des damaligen Hafencenters zwischenzeitlich erfolgt und abgeschlossen.

Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass der Planbereich bereits nahezu flächendeckend überbaut oder versiegelt war und mit der zwischenzeitlichen Fertigstellung der Tiefgarage aus der Baugenehmigung zum damaligen Hafencenter auch nahezu vollständig unterbaut ist, ist ein zusätzlicher Eingriff über die bereits erfolgten Eingriffe hinaus nicht gegeben, Belange von Natur und Landschaft sind von der Umsetzung der Entwicklungsziele nicht betroffen.

Die aufgrund der früheren gewerblichen Nutzung der Grundstücke identifizierten Altlasten im Vorhabenbereich wurden im Zusammenhang mit den Erdarbeiten zur Erstellung der Tiefgarage saniert, so dass eine deutliche Verbesserung des Boden- und Grundwasserschutzes gegenüber der ehemaligen Altlastensituation am Standort gegeben ist. Die noch durchzuführende Sanierung der während der Bauzeit von den Baucontainern belegten Flächen im nördlichen Bereich des Vorhabengrundstücks ist zwischenzeitlich erfolgt und ebenfalls vollständig abgeschlossen (Umweltlabor ACB GmbH, 28.06.2021). Mit den zur Errichtung der Tiefgarage erforderlichen

Grundwasserhaltungsmaßnahmen wurden keine Veränderungen des Grundwasserspiegels vermerkt und können auch zukünftig für die vollständige Realisierung des Planvorhabens ausgeschlossen werden.

Planungsrelevante Tier- und Pflanzenarten wurden im Plangebiet bisher nicht nachgewiesen. Es ist allerdings nicht ganz auszuschließen, dass sich im Bereich der stillgelegten Baustelle Tierarten ansiedeln (z. B. gebäudenutzende Brutvogelarten, Fledermäuse). Artenschutzrechtliche Konflikte im Zusammenhang mit der Wiederaufnahme der Bautätigkeiten können über eine baubiologische Begleitung, nötigenfalls ergänzt um CEF-Maßnahmen gemäß MKULNV NRW (2013) absehbar vermieden werden (Planungsbüro Selzner Landschaftsarchitekten + Ingenieure, 06.08.2020).

Belangen aus Baudenkmalern wird über die Gestaltung des Vorhabens zum Hafenweg entsprochen, Bodendenkmäler waren und sind von dem Planvorhaben nicht betroffen.

Mit der vollständigen Verlagerung der ehemals zwischen Stadthafen I und der Straße Am Mittelhafen befindlichen Gefahrstofflager der Spedition Lehnkering GmbH in den Jahren 2016 und 2017 sind Betroffenheiten aus Störfallbetrieben nicht mehr gegeben.

Im Sinne einer Gesamtabwägung würden bei Nichtdurchführung der Planung die bestehenden Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 401 ihre 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 zwischenzeitlich erfolgten Teilbebauung des Vorhabengrundstücks und der bereits realisierten 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. Darüber hinaus würde das Vorhabengrundstück als Bauruine jegliche stadtbildgestaltenden Maßnahmen konterkarieren und das erforderliche stadträumliche und funktionale Zusammenwachsen des Quartiers dauerhaft und nachhaltig stören.

Anderweitige Planungsmöglichkeiten wie ein Wohn- oder Gewerbegebiet oder die Überplanung des Standortes mit Gemeinbedarfs- oder Grünflächen sind zwar theoretisch gegeben, entsprechen jedoch nicht den formulierten Stadtentwicklungszielen zur Neustrukturierung des südöstlichen Innenstadtquartiers und sind somit nicht vorzugswürdig. Standortalternativen für das geplante Stadtbereichszentrum kommen – abseits der Zielvorgaben des Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, August 2018) für den Standort – unter Einhaltung der raum- und landesplanerischen Maßgaben und der Flächenverfügbarkeit für ein Vorhaben dieser Art und Größe sowie unter Abwägung der verkehrlichen Situation im Hansa- und Hafenviertel vernünftigerweise nicht in Betracht.

In Bezug auf die verbleibende erhebliche Umweltauswirkung des Planvorhabens auf die Lärmsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft mit Erhöhung der Verkehrslärmemissionen insbesondere durch den lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt ist festzuhalten, dass mit jedweder städtebaulichen Entwicklung des Vorhabengrundstücks mit entsprechend dem Standort adäquaten Nutzungen, allein aus den nutzungsspezifischen und verkehrstechnischen Erfordernissen zur Anbindung des rd. 2 ha großen innerstädtischen Grundstücks an das vorhandene innerörtliche Straßennetz, eine Umgestaltung der bestehenden Grundstückszufahrt am Hansaring

zu einem leistungsfähigen, möglicherweise lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt (insbesondere bei Erschließung einer Quartiersgarage) – mit den damit verbundenen Lärmzuwächsen aus dem abstandsbedingten Zuschlag für die Ampelanlage – erforderlich wäre. Vor dem Hintergrund der Belange und mit Blick auf die verkehrlichen Maßnahmen und den umfangreichen Maßnahmen zur Lärminderung kann in der Gesamtabwägung den Entwicklungszielen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 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 Nr. 609 wird ein Durchführungsvertrag gemäß § 12 BauGB zwischen der Stadt Münster und der Vorhabenträgerin abgeschlossen.

Eine Bodenordnungsmaßnahme nach §§ 45 ff BauGB zur Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 ist zum einen nicht erforderlich und ist gemäß § 12 Abs. 3 S. 2 BauGB auch nicht möglich.

Die Verwirklichung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“ 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 Baugesetzbuch (BauGB) als Anlage zu dem vom Rat der Stadt Münster am \_\_\_\_\_ als Sitzung beschlossenen vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609:  
Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg

Münster, den \_\_\_\_\_

Markus Lewe  
Oberbürgermeister

## Quellenverzeichnis

*Übergeordnete städtische Planungen und Satzungen sowie projektbezogene Gutachten und Fachliche Stellungnahmen.*

**Ingenieurbüro Helmert. 25.2.2019.** *Verkehrsuntersuchung Masterplan Stadthäfen Münster Stadt Münster.* Aachen : Ingenieurbüro Helmert, 25.2.2019.

**Junker + Kruse Stadtforschung Planung. 19.11.2021.** *Münster HafenMarkt, Kurzstellungnahme.* Dortmund : Junker + Kruse Stadtforschung Planung, 19.11.2021.

— **Dezember 2020.** *Wirkungsanalyse zur geplanten Ansiedlung eines Verbrauchermarktes und weiterer Einzelhandelsbetriebe am Hansaring in Münster.* Dortmund : Junker und Kruse Stadtforschung Planung, Dezember 2020.

**LK Argus Kassel GmbH in Zusammenarbeit mit Lärmkontor GmbH und konsult GmbH. 29.03.2021.** *Lärmaktionsplanung Stadt Münster 3. Runde. Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2017.* Kassel : LK Argus GmbH, 29.03.2021.

**Lohmeyer GmbH. September 2020.** *B-Plan Nr. 609 "HafenMarkt" in Münster -Luftschadstoffgutachten-* Dorsten : Lohmeyer GmbH, September 2020. Projekt 30034-20-01.

**Mainka, Dr. -Ing. Thomas. Dezember 2020.** *Untersuchung rückwärtiger Lüftungsmöglichkeiten für vorhandene Wohnungen im direkten und erweiterten Einwirkungsbereich des Vorhabens HafenMarkt in Münster.* Münster : Dr. -Ing. Thomas Mainka, Dezember 2020.

**nts Ingenieurgesellschaft mbH. 02.03.2021.** *Ergänzende Verkehrsmodellberechnung auf Grund einer mehrjährigen Baustelle im Umfeld zum VBP Nummer 609 in Münster.* Münster : nts Ingenieurgesellschaft mbH, 02.03.2021.

— **24.06.2021.** *Erläuterungen zur Stellungnahme vom Polizeipräsidium Münster, Direktion Verkehr SB: PHK Neumann vom 15.05.2021 zum Bebauungsplan Nr. 609 "HafenMarkt".* Münster : nts Ingenieurgesellschaft mbH, 24.06.2021.

— **11.01.2022.** *Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen der Baustellenmaßnahme "Fernwärme in Münster" auf die maßgeblichen Planfälle der Verkehrsuntersuchung zum VBP Nummer 609 in Münster.* Münster : nts Ingenieurgesellschaft mbH, 11.01.2022.

— **16.09.2020.** *Verkehrstechnische Untersuchung zum VBP Nummer 609 in Münster.* Münster : nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020.

**Planungsbüro Selzner Landschaftsarchitekten + Ingenieure. 06.08.2020.** *Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 609 "Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg", Artenschutzrechtliche Stellungnahme.* Neuss : Planungsbüro Selzner Landschaftsarchitekten + Ingenieure, 06.08.2020.

**Stadt Münster Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit. 19.07.2021.** *"HafenMarkt" auf dem Grundstück am Hansaring in 48155 Münster, Gemarkung Münster, Flur 47, Flurstück 361, 727, 945, 946, 947, 961 und 962 zwischen Hafenweg, Hansaring, Schillerstraße und ehem. OSMO-Gelände. Gutachterliche Begleitung der Tiefbauarbeiten.* Münster : Stadt Münster Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit, 19.07.2021. 67.30.0111/30/12.

— **Oktober 2020.** *Nachhaltigkeitsstrategie 2030. Unsere Schlüsselprojekte 2019 bis 2022.* Münster : Stadt Münster Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit, Oktober 2020.

— **15.04.2019.** *Sanierung der schädlichen Bodenveränderung 10048 auf dem Grundstück Hansaring 54-56 in 48155 Münster, Gemarkung Münster, Flur 147, Flurstücke 933, 935 und 947. Abschlussdokumentation der gutachterlichen Begleitung der Sanierungsmaßnahmen durch die GEOscan Consulting GmbH vom 25.05.2018 – Projekt-Nr. 12126.* Münster : Stadt Münster, 15.04.2019. 67.30.0111/10048.

**Stadt Münster Amt für Immobilienmanagement. 16.07.2019.** *Hansaring 54 – Freistellungserklärung der Stadt Münster.* Münster : Stadt Münster, 16.07.2019. 23.21.0011.

**Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung. Mai 2012.** Aktualisierung Masterplan Stadthäfen Münster. Münster : Stadt Münster, Mai 2012.

— **August 2018.** *Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster - Fortschreibung 2018.* Münster : Stadt Münster, August 2018.

— **Juni 2010.** *Hafenforum Prozess zur Fortschreibung des Masterplans Stadthäfen Münster.* Münster : Stadt Münster, Juni 2010.

— **September 2018.** *Münster Stadthafen 1 Integriertes Handlungskonzept.* Münster : Stadt Münster, September 2018.

— **Januar 2014.** *Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl der Münsteraner, Ergebnisse einer Haushaltsbefragung im Herbst 2013.* Münster : Stadt Münster, Januar 2014.

**Stadt Münster Ordnungsamt. 21.01.2022.** *B-Plan HafenMarkt Tempo 30 km/h auf dem Hansaring.* Münster : Stadt Münster Ordnungsamt, 21.01.2022.

**Stadt Münster Rechts- und Ausländeramt. 12.11.1992.** Satzung der Stadt Münster über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes Hafen / Halle Münsterland. Münster : Stadt Münster, 12.11.1992. Bd. Amtsblatt der Stadt Münster, 1992 S. 144.

— **10.10.1990.** V10 Satzung der Stadt Münster über das besondere Vorkaufsrecht für den Bereich Bahnhof/Hansavierte/Stadthafen. Münster : Stadt Münster, 10.10.1990. Bd. Amtsblatt der Stadt Münster, 1990 S.148.

**Stadt Münster Stadtplanungsamt. 26.05.2021.** Satzung zur Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung gemäß § 172 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 des Baugesetzbuchs für das Gebiet Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel in Münster. Münster : Stadt Münster Stadtplanungsamt, 26.05.2021.

**Stadt Münster. 01.01.2020.** *Stellplatzsatzung der Stadt Münster.* Münster : Stadt Münster, 01.01.2020.

**Stadt Münster, Amt für Mobilität und Tiefbau. 18.6.2020.** *Hafenmarkt - B-Planverfahren.* Münster : Stadt Münster, 18.6.2020.

**Stadt Münster, Stadtplanungsamt, Informationsmanagement und Statistikdienststelle. 9.6.2020.** *Jahres-Statistik 2019 - Verkehr.* Münster : Stadt Münster, 9.6.2020.

**Umweltlabor ACB GmbH. 28.06.2021.** *Gutachterliche Begleitung der Tiefbauarbeiten – BV Hafencenter, Hansaring, Münster – Abschlussbericht über die gutachterliche Begleitung der Tiefbauarbeiten.* Münster : Umweltlabor ACB GmbH, 28.06.2021. 00311GA16-Abschlussbericht.

**ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen. 08.01.2021.** *Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.11/01 zur Verkehrslärmuntersuchung innerhalb des Plangebietes zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan VBP 609: Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg der Stadt Münster.* Lingen : ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, 08.01.2021. LL5683.11/01.

— **08.01.2021.** *Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.11/02 zur Verkehrslärmuntersuchung zum baulichen Eingriff in öffentliche Verkehrswege im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan VBP 609: Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg der Stadt Münster.* Lingen : ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, 08.01.2021. LL5683.11/02.

— **08.01.2021.** *Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.11/03 zur Gewerbelärmuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan VBP 609: Hansaring / Schillerstraße /*

*Hafenweg der Stadt Münster. Lingen : ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, 08.01.2021. LL5683.11/03.*

- **08.01.2021.** Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.11/04 zur Bewertung der schalltechnischen Auswirkungen der vorhabenbezogenen Verkehrserzeugung auf die Verkehrslärsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft . im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen *im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609: Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg der Stadt Münster. Lingen : ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, 08.01.2021. LL5683.11/04.*
- **08.01.2021.** Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.11/05 Sonderfasllprüfung im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609: Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg der Stadt Münster in Hinblick auf das Zusammenwirken. *von Verkehrslärm und Gewerbelärm zur Bewertung von vorhabenbedingten Lärmsteigerungen im grundrechtsrelevanten Bereich. Lingen : ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, 08.01.2021. LL5683.11/05.*