

Begründung

zur 97. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Münster-Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“

Inhalt	Seite
1. Planungsgrundlagen	2
1.1. Planungsanlass und Planverfahren	2
1.2. Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen (Bodenschutzklausel)	4
1.3. Erfordernisse des Klimaschutzes (Klimaschutzklausel)	4
2. Änderungsbereich	5
3. Planungsrechtliche Situation	5
3.1. Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung	5
3.2. Vorbereitende Bauleitplanung, Darstellungen im Flächennutzungsplan	5
3.3. Verbindliche Bauleitplanung, Festsetzungen in rechtskräftigen Bebauungsplänen	6
3.4. Sonstige Satzungen, Verordnungen	7
4. Änderungsinhalte	9
4.1. Planungsziele	9
4.2. Gemischte Baufläche	10
4.3. Straßenverkehrsfläche	11
4.4. Öffentliche Parkfläche	12
4.5. Sonstige Belange	12
4.5.1. Verkehrliche Belange	12
4.5.2. Lärmimmissionen	13
4.5.3. Luftschadstoffimmissionen	14
5. Kennzeichnungen, nachrichtliche Übernahmen und Hinweise	16
5.1. Altlasten / Altstandorte	16
5.2. Kampfmittel	18
5.3. Denkmalschutz / Archäologie	18
5.4. Artenschutz	19
6. Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gemäß § 2 a BauGB	19
6.1. Rahmen der Umweltprüfung	19
6.2. Kurzdarstellung der Planung	20
6.3. Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes	20
6.3.1. Fachgesetze	20
6.3.2. Fachplanungen	20
6.4. Ausgangssituation (Basisszenario) und Umweltauswirkungen der Planung	21
6.4.1. Mensch	21
6.4.2. Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt	23
6.4.3. Boden / Fläche	24
6.4.4. Wasser	24
6.4.5. Klima / Luft	25
6.4.6. Landschafts-/Ortsbild	25
6.4.7. Kulturgüter und sonstige Sachgüter	26
6.4.8. Wechselwirkungen der Schutzgüter	26
6.4.9. Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen	26
6.5. Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)	27
6.6. Anderweitige Planungsmöglichkeiten	27
6.7. Sonstige umweltrelevante Anforderungen	28

6.7.1. Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	28
6.7.2. Art und Menge an Emissionen bzw. Belästigungen.....	28
6.7.3. Art und Menge erzeugter Abfälle und ihre Beseitigung / Verwertung.....	28
6.7.4. Risiken durch Unfälle oder Katastrophen	28
6.7.5. Kumulierung mit Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete.....	28
6.7.6. Klimaschutz	29
6.7.7. Eingesetzte Techniken und Stoffe	29
6.7.8. Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der europäischen Gemeinschaften festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden	30
6.7.9. Bodenschutzklausel	30
6.7.10. Umwidmungssperrklausel	30
6.7.11. Beschreibung der Methodik und Hinweise auf Schwierigkeiten und Kenntnislücken bei Erstellung des Umweltberichtes	30
6.8. Monitoring	31
6.9. Allgemein verständliche Zusammenfassung.....	31
6.10. Quellen	32

1. Planungsgrundlagen

1.1. Planungsanlass und Planverfahren

Um dem Wandel im Nutzungs- und Funktionsgefüge im Bereich der Münsteraner Stadthäfen aktiv zu begegnen, hat die Stadt Münster zur Bewertung und Steuerung zukünftiger Entwicklungspotenziale einen Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, Mai 2012) aufgestellt, dessen grundlegende Zielaussagen bereits im Jahr 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 m² mit ergänzenden Wohn- und Dienstleistungsnutzungen benannt. Die Zielsetzungen für den Standort gehen zurück auf das Einzelhandelskonzept – Leitlinien der räumlichen Entwicklung von 2004, das als vorgeschaltetes, gesamtstädtisches Plan- bzw. Entwicklungskonzept im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB die Voraussetzung für die Darstellung des Bereiches im Masterplan Stadthäfen lieferte.

Auf Basis der Zielsetzungen wurde ab dem Jahr 2010 die 39. Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße“ für das sogenannte „Hafencenter“ aufgestellt. Die Planverfahren wurden durch den Rat der Stadt Münster am 16.12.2015 festgestellt bzw. als Satzung beschlossen. Am 22.04.2016 wurde die 39. Änderung des Flächennutzungsplans mit Genehmigung der Bezirksregierung wirksam und der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Bekanntmachung rechtskräftig. Ein planungsrechtlicher Vorbescheid für das Hafencenter wurde am 4.5.2016 erteilt, die Baugenehmigung am 30.10.2017.

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 am 19.6.2018 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 bereits im Januar 2018 begonnenen 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 den Vorhabenträger dabei unterstützt, die Überarbeitung des für unwirksam erklärten Bebauungsplans mit dem Ziel vorzunehmen, den Bebauungsplan nach Behebung der vom Gericht gerügten Mängel in einem 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 Einzelhandelskonzept zum Lebensmittelvollsortimenter seitens des Vorhabenträgers konzeptionell geändert. Die Änderungen sind im Rahmen eines heilenden Verfahrens jedoch nicht mehr abbildbar, so dass der Vorhabenträger mit Schreiben vom 28.10.2019 (Stadt Münster, 28.10.2019) und vom 29.11.2019 (Stadt Münster, 29.11.2019) einen Antrag auf Durchführung eines Verfahrens zur Aufstellung eines neuen vorhabenbezogenen Bebauungsplans gestellt hat. Aufbauend auf den bereits realisierten Gebäudeteilen des früheren Hafencenters soll dabei unter dem Titel „HafenMarkt“ eine gemischt genutzte Bebauung entstehen, die neben Flächen für großflächigen Einzelhandel Flächen für Wohn- und Dienstleistungsnutzungen, Gastronomie, die Einrichtung von Kindergrößtagespflegen sowie eine öffentliche Quartiersgarage vorsieht. Dem Antrag zum Aufstellungsbeschluss des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“ wurde zugestimmt.

Mit der zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 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. Darüber hinaus kann rechtssicher nicht ausgeschlossen werden, dass die in der Normenkontrollentscheidung aufgezeigten Abwägungsfehler zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 in gleicher Weise auch die 39. Änderung des Flächennutzungsplans betreffen. Vor dem genannten Hintergrund wird eine Änderung 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 und im Amtsblatt Nr. 24 vom 20.12.2019 öffentlich bekannt gemacht.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB erfolgt im Rahmen einer Bürgerinformationsveranstaltung am 03.03.2020 in der Mehrzweckhalle der Stadtwerke Münster. Die Veranstaltung wird ortsüblich bekannt gemacht. Neben der Informationsveranstaltung hat die Öffentlichkeit in der Zeit vom 26.02.2020 bis einschließlich 11.03.2020 die Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden erfolgt in der Zeit vom 02.03.2020 – 05.04.2020.

1.2. Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen (Bodenschutzklausel)

Um die Inanspruchnahme bisher baulich nicht genutzter Freiflächen im Sinne des Bodenschutzgebotes des Baugesetzbuches zu minimieren, hat der Rat der Stadt Münster festgelegt, dass mindestens die Hälfte der Neubauwohnungen im Innenbereich und damit auf Brachflächen, im Gebäudeleerstand oder in Baulücken errichtet werden sollen. Dieser Wert wurde in der Vergangenheit regelmäßig deutlich überschritten, indem konsequent insbesondere gewerbliche Brachflächen, militärische Konversionsflächen aber auch bauliche Nachverdichtungsmöglichkeiten genutzt wurden. Mit der Entwicklung der Innenflächen ist auch ein steigender Bedarf an infrastrukturellen Einrichtungen zu verzeichnen.

Mit Aufgabe und Verlagerung der ehemaligen gewerblichen Nutzungen im Rahmen des strukturellen Wandels des Hafenareals zu einem Dienstleistungs-, Büro, Freizeit- und Wohnbereich wurde auch der Änderungsbereich der 97. FNP-Änderung in die Entwicklung mit einbezogen. Er liegt zentral im Stadtteil Hafen und ist mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Die Nutzung aktuell bestehender Flächenpotenziale zur Nachverdichtung bzw. Nutzungsoptimierung soll unter den Rahmenbedingungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, August 2018) ermöglicht und gesteuert werden. Damit wird eine Inanspruchnahme bisher nicht baulich genutzter Freiflächen im Sinne des Bodenschutzgebotes des BauGB vermieden bzw. minimiert. Darüber hinaus wird mit der Entwicklung der derzeit mindergenutzten Flächen auch das Umfeld zukunftsorientiert gestärkt.

Die 97. Änderung des Flächennutzungsplans entspricht daher vollumfänglich den Anforderungen des § 1a Abs. 2 BauGB mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen.

1.3. Erfordernisse des Klimaschutzes (Klimaschutzklausel)

Der Änderungsbereich ist im Wesentlichen durch die im Zusammenhang mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan VBP Nr. 535 zu 2/3 bereits teilerreichten Hochbauten des Hafencenters einschließlich der fertiggestellten großflächigen Tiefgarage gekennzeichnet. Umliegend prägt die Blockrandbebauung des Hansaviertels, die in Teilen noch bestehenden Gewerbehallen und –bauten östlich des Hafenwegs sowie die nördliche Bebauung am Hafenbecken das Umfeld. Grünflächen oder prägende Gehölze bestehen im Änderungsbereich selbst nicht. Auch umliegend sind mit Ausnahme der Strukturen entlang des Dortmund-Ems Kanals und der Baumallee des Hansarings keine wirksamen Grünstrukturen vorhanden. Der Änderungsbereich hat dementsprechend keine bedeutende Funktion für das Klima und die Luftreinhaltung im Stadtgebiet.

Entsprechend seiner bereits bestehenden und auch zukünftigen Bedeutung ist der Änderungsbereich in der Grünordnung der Stadt Münster als Siedlungsbereich dargestellt. Eine Funktion als klimaökologischer Ausgleichsraum für die Stadt und ihre Siedlungskörper besteht nicht. Darüber hinaus liegt er nicht in einem Belüftungskorridor oder im Bereich systemüberlagernder Grünzüge. Maßgaben des Klimaschutzes gemäß § 1a Abs. 5 BauGB stehen der 97. Änderung des Flächennutzungsplanes nicht entgegen.

Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung tragen die Nutzungen und baulichen Anlagen im Änderungsbereich nicht zu einer relevanten Verstärkung des Klimawandels bei. Mit der planungsrechtlichen Sicherung einer nahezu vollflächigen Begrünung der zukünftigen Dachflächen im Planvorhaben und der Errichtung einer begrüneten, baumbestandenen Freifläche zu einem sog. „Pocket-Park“ über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 wird kleinräumig eine

ökologische Aufwertung erwirkt. Insbesondere die Dachbegrünungen können hierbei einen positiven Beitrag zur Regenrückhaltung und auf das Mikroklima im Nahbereich liefern. Eine besondere Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels besteht nicht.

2. Änderungsbereich

Der Bereich der 97. Änderung des Flächennutzungsplans ist aus dem Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 abgeleitet. Der Änderungsbereich umfasst eine Fläche von rund 3,0 ha und wird wie folgt begrenzt.

- Im Nordwesten durch die nördliche Straßenrandbebauung am Hansaring (außerhalb).
- Im Nordosten durch die Schillerstraße bzw. durch die bestehende Straßenrandbebauung südlich des Knotenpunktes Hansaring / Schillerstraße (außerhalb).
- Im Osten durch die ehemaligen Gewerbegrundstücke der Firma OSMO.
- Im Süden durch den Teilabschnitt des Hafenweg von der Dortmunder Straße bis an die ehemaligen Gewerbegrundstücke der Firma OSMO (innerhalb).
- im Westen durch die bestehende Blockrandstruktur im Bereich Hansaring / Dortmunder Straße / Hafenweg (außerhalb).

Der Änderungsbereich ist im Plan durch die Innenseite der dunklen und in der Zeichenerklärung als „Änderungsbereich“ bezeichneten Umrandung markiert.

3. Planungsrechtliche Situation

3.1. Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Mit dem HafenMarkt wird am Standort Hansaring / Hafenweg ein ganzheitliches Konzept aus Einzelhandelseinrichtungen, Gastronomie und Dienstleistungsbetrieben sowie ergänzenden Wohnnutzungen realisiert. Mit den geplanten großflächigen Einzelhandelsbetrieben sind Einrichtungen mit zentrenrelevantem Kernsortiment Bestandteil des Konzeptes. Die Umsetzung der Flächennutzungsplanänderung und des vorhabenbezogenen Bebauungsplans im Parallelverfahren erfolgt daher in Abstimmung auf die landesplanerischen Zielsetzungen am Standort gemäß den Zielen und Grundsätzen der Anlage 1 zum Ziel 6.5-2 des **Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen** (LEP NRW). Die Kompatibilität der Planungen gegenüber der übergeordneten Landesplanung ist gegeben. Siehe auch Ausführungen zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster in Kapitel 3.4.

Im wirksamen **Regionalplan Münsterland** ist der Änderungsbereich als Allgemeiner Siedlungsbereich dargestellt.

3.2. Vorbereitende Bauleitplanung, Darstellungen im Flächennutzungsplan

Die Stadtgebiete westlich, nördlich und nordöstlich des Geltungsbereiches werden durch gemischte Nutzungen entlang den 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 Gastrono-

mie, Dienstleistungen und nicht störendem Gewerbe als Gewerbegebiet dargestellt. Im Teilbereich südlich des Stadthafens I stellt der Flächennutzungsplan ein Industriegebiet dar.

Der Bereich der 97. Änderung ist – mit Ausnahme der Straßenverkehrsfläche des Hansarings und des Hafenwegs – über die 39. Änderung des Flächennutzungsplans als gemischte Baufläche dargestellt. Der Hansaring ist Teil der übergeordneten Straßenverkehrsflächendarstellung, der Hafenweg ist Bestandteil der zum Stadthafen I anschließenden Gewerbegebietsdarstellung. Weitergehend ist die Errichtung einer Quartiersgarage zur Verbesserung des Stellplatzangebotes im Bereich des Stadthafens I als übergeordnete städtische Zielsetzung für den Bereich der 39. Änderung mit einer Darstellung als „Öffentliche Parkfläche (P)“ dokumentiert. Die 39. Änderung des Flächennutzungsplans wurde am 22.4.2016 wirksam.

Mit der 97. Änderung des Flächennutzungsplans bleiben die Darstellungen der 39. Änderung unverändert erhalten, vielmehr wird die im Zusammenhang mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 erforderliche Neubewertung der umweltrelevanten Auswirkungen – insbesondere auf die Verkehrs- und Lärmsituation – auf die Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung übertragen und die grundlegende Umsetzbarkeit des Planvorhabens in den Darstellungen des Flächennutzungsplans nachgewiesen (weitergehend siehe Kapitel 1.1).

3.3. Verbindliche Bauleitplanung, Festsetzungen in rechtskräftigen Bebauungsplänen

Der Änderungsbereich ist aus dem Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 bzw. aus dem Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 abgeleitet. Mit dem Urteil des OVG NRW vom 12.4.2018 – 7 D 53/16.NE im Normenkontrollverfahren wurde der Bebauungsplan Nr. 535 für unwirksam erklärt. In der Folge liegt der Bereich der 97. Flächennutzungsplanänderung im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 401 „Stadthafen I / Albersloher Weg“ in der Fassung der 5. Änderung, rechtskräftig seit September 2006 und 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 sowie in Teilen auf planungsrechtlich nicht gesicherten Flächen.

Der Bebauungsplan Nr. 401 setzt zur Art der baulichen Nutzung die Flächen östlich der Dortmunder Straße, südlich des Hansarings und südwestlich der Schillerstraße als Mischgebiete (MI) fest, der südliche Planbereich zum Hafenweg ist entsprechend seiner ehemaligen gewerblichen Nutzung als Gewerbegebiet (GE) festgesetzt. Die im Geltungsbereich inbegriffenen und über den Bebauungsplan Nr. 356 gesicherten westlichen Teilflächen des Hansarings – bis in Verlängerung der Emdener Straße nach Süden – sind als Verkehrsfläche festgesetzt. Eine Sicherung über eine verbindliche Bauleitplanung für die östlichen Teilflächen des Hansarings besteht nicht.

Eine Umsetzung der Entwicklungsziele zur Errichtung eines Stadtbereichszentrums am Standort ist innerhalb der bestehenden Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 401 nicht möglich, so dass eine Änderung des Planungsrechtes erforderlich ist. Die Änderung erfolgt über die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609. Mit Inkrafttreten des VBP Nr. 609 treten die im Änderungsbereich gültigen Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 401 außer Kraft.

3.4. Sonstige Satzungen, Verordnungen

Die Entwicklungsziele zur Errichtung eines Stadtbereichszentrums 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.

Im Einzelhandels- und Zentrenkonzept ist der Geltungsbereich zwischen Hansaring und Hafenweg einschließlich der westlich bis zur Dortmunder Straße angrenzenden Flächen unter der Nummer B_4 als neu zu entwickelndes Stadtbereichszentrum „Hansaring / Osmo“ mit mittelzentraler Versorgungsfunktion 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 Gesamteinzelhandelsvolumen geprüft. Im Ergebnis wurde unter Einhaltung sortimentsbezogener maximaler Verkaufsflächengrößen für eine Gesamtverkaufsflächengröße von 6.900 m² eine weitgehende Übereinstimmung des Planvorhabens mit den Aussagen und Zielsetzungen des Einzelhandelsentwicklungskonzepts für die Stadt Münster attestiert. Strukturelevante Auswirkungen auf die vorhandene Zentrenstruktur und Versorgungssituation der Stadt Münster waren 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 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 m² überarbeitet. Darüber hinaus hatte sich die Angebotssituation im Untersuchungsraum mit Neueröffnungen und Erweiterungen von Netto-Lebensmittelmärkten, 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 Bauleitplanverfahren 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 auf der Grundlage der gutachterlichen Stellungnahmen aus 2011 / 2012 hinreichend (aktuell) ermittelt, bewertet und abgewogen worden sind. Vor dem Hintergrund wurde mit Stand April 2019 eine Aktualisierung der Wirkungsanalyse vorgenommen (Junker und Kruse Stadtforschung Planung, April 2019). 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 m² in Ansatz gebracht. Auf Basis der Kennziffern zur Kaufkraft (Kaufkraftbindung / Kaufkraftzuflüsse), zum einzelhandelsrelevanten Nachfragevolumen und zur Einzelhandelszentralität wurde 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 Streuumsatz 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, dem 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 Planvorhaben „HafenMarkt“ zum VBP Nr. 609, im Parallelverfahren zur FNP-Änderung, ist eine erneute Reduzierung der Gesamtverkaufsfläche auf 4.450 m² verbunden (Junker und Kruse Stadtforschung Planung, 28.10.2019), weitergehend wird dem Verbrauchermarkt ein modernes Markthallenkonzept zugrunde gelegt. Gemäß gutachterlicher Stellungnahme

Anm.: Die Stellungnahme ist derzeit in Bearbeitung. Die abschließenden Inhalte und Ergebnisse werden zum Begründungsentwurf der 97. FNP-Änderung zur Beteiligung der Öffentlichkeit und Behörden gemäß §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB beigebracht.

haben die Aussagen und Empfehlungen der städtebaulichen Wirkungsanalyse aus 2019 (Junker und Kruse Stadtforschung Planung, April 2019) auch für den HafenMarkt weiterhin Bestand. Mit der Reduzierung der Verkaufsfläche des Verbrauchermarktes um 250 m² auf 2.950 m² werden sich laut Gutachter auch die warengruppenspezifischen Verkaufsflächen und potentiellen Warenumsätze verringern und in der Folge auch die absatzwirtschaftlichen Auswirkungen im Untersuchungsraum reduzieren. Absatzrelevante Auswirkungen aus dem veränder-

ten Markthallenkonzept sind nicht zu erwarten. Insgesamt ist festzuhalten, dass die Grundlagen der gutachterlichen Bewertung seit 2011 mehrfach im Sinne eines Monitorings der Einzelhandelsstrukturen ermittelt, bewertet und abgewogen wurden. Städtebauliche und / oder versorgungsstrukturelle Auswirkungen sind vor dem Hintergrund der Ergebnisse nicht zu erwarten gewesen und auch mit den aktuellen Verkaufsflächen nicht abzusehen.

Weitergehend ist der Geltungsbereich 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 Vorkaufsrechts stehen den Inhalten des Flächennutzungsplans nicht entgegen, mit der Umsetzung der Planung wird dem Erfordernis städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen zur Behebung städtebaulicher Missstände entsprochen. Weitere sonstige Satzungen oder Verordnungen der Stadt Münster werden nicht berührt.

4. Änderungsinhalte

4.1. Planungsziele

Mit der 97. Änderung werden im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung gemäß § 8 Abs. 2 und 3 BauGB die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung eines urbanen Quartiersmittelpunktes zwischen Hansaring und Hafenweg geschaffen, die über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 unter dem Titel „HafenMarkt“ gesichert werden sollen.

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“ zur langfristigen Sicherung der qualitativen Versorgung im Stadtquartier angesiedelt werden. In der Nutzungsdurchmischung mit zusätzlichen Gastronomie- und Dienstleistungsangeboten sowie ergänzenden Wohnnutzungen werden bestehende Bedarfe des Quartiers gedeckt und ergänzende Angebote geschaffen. Weitergehend soll über die im Zusammenhang mit dem Vorhaben geplante öffentlich nutzbare Quartiersgarage dem erhöhten Stellplatzbedarf im Hansaviertel und am Hafen entsprochen und der Parkdruck mit belastenden Parksuchverkehren, insbesondere in der angrenzenden Wohnnachbarschaft, reduziert werden. Städtebaulich soll in der Einbindung des Plangrundstücks in die umgebende Stadtstruktur eine Verbesserung der Durchwegung des ehemals abgeschlossenen Hafenareals insbesondere durch Fuß- und Radwege erwirkt werden. So sollen über das Vorhabengrundstück neue durchgehende Verbindungen vom Hansaring bis zum Hafenweg bzw. vom Hansaring bis zur östlichen Grundstücksgrenze (Anschluss an den Bereich Stadthafen Nord / Neuhafen) hergestellt werden.

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 – vgl. V/1048/2017) und zum Masterplan Stadthäfen als übergeordnete Zielplanungen der Stadt Münster ist der „HafenMarkt“ als multifunktionales Zentrum ein

wesentlicher Baustein des Integrierten Handlungskonzeptes Stadthafen 1 (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 m² 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 Bausteine der Anpassung sind die Änderung des Einzelhandelskonzeptes vom klassischen Vollsortimenter zum Markhallenkonzept, eine weitergehende Reduzierung der Einzelhandelsverkaufsflächen auf 4.450 m² sowie eine Stärkung des unmotorisierten Individualverkehrs durch eine umfangreiche Aufweitung des Angebotes an Fahrradabstellplätzen bei gleichzeitiger Reduzierung der Pkw-Stellplätze. Neben den nutzungsbezogenen Anpassungen wird mit der Errichtung eines Pocket-Parks und zusätzlicher Baumpflanzungen auf dem Vorhabengrundstück sowie der großflächigen Begrünung der Hauptdächer der Vorhabengebäude eine Stärkung grünräumlicher Qualitäten am Standort erwirkt (siehe auch Kapitel 1.3).

Unabhängig von konkreten Planvorhaben hat die Stadt Münster zur weitergehenden Begleitung und Koordinierung der anhaltenden Hafenentwicklung 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.

Die im Folgenden aufgezeigten Inhalte zur Planänderung wurden über die 39. Änderung des fortgeschriebenen Flächennutzungsplans der Stadt Münster erwirkt. Mit der nun vorliegenden 97. Änderung des Flächennutzungsplans bleiben die Darstellungen der 39. FNP-Änderung unverändert bestehen und werden lediglich hinsichtlich der umweltbezogenen Aspekte über die beizubringenden Gutachten aktualisiert und in Hinblick auf die planbedingten Auswirkungen erneut überprüft.

4.2. Gemischte Baufläche

Im fortgeschriebenen Flächennutzungsplan der Stadt Münster waren die Flächen im Änderungsbereich vor der 39. FNP-Änderung im Wesentlichen als gemischte Baufläche (M) darge-

stellt, für Teilflächen der südlichen Bereiche lag eine Gewerbegebietsdarstellung vor. Die Darstellung dokumentierte die Nutzungen und Strukturen im südöstlichen Innenstadtquartier mit dem grundsätzlichen Schwerpunkt einer gemischten Nutzung im Sinne der §§ 6 und 7 BauNVO als Misch- bzw. Kerngebiet. Mit der 39. Änderung wurden zur Art der baulichen Nutzung (Bauflächen) gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB folgende Änderungen vorgenommen.

- Die im südöstlichen Planbereich über eine Länge von ca. 140 m und einer mittleren Tiefe von rd. 50 m als Gewerbegebiet (GE) dargestellten Flächen wurden in die Flächen-darstellung der angrenzenden Bereiche als Gemischte Baufläche (M) aufgenommen.

Die Gewerbegebietsdarstellung wurde auf die Straßenverkehrsfläche des Hafenwegs begrenzt.

Über die geänderte Darstellung wurde eine einheitliche Überplanung des Standortes im Sinne eines gemischten Stadtbereichszentrums gesichert. Die Umsetzung der Vorhabenplanung über den vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 war unter Berücksichtigung der Vorgaben des Masterplans „Stadthäfen Münster“ (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, Mai 2012) und des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, August 2018) der Stadt Münster gemäß § 8 Abs. 2 BauGB gewährleistet.

Die Änderungsinhalte haben auch zur vorliegenden 97. Änderung des Flächennutzungsplans weitergehend Bestand und werden zur Umsetzung des multifunktionalen Zentrums und des urbanen Quartiersmittelpunktes über den vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 weiter verfolgt.

Vor dem Hintergrund der Vielschichtigkeit des Nutzungsprofils und der Verteilung und Gewichtung der jeweiligen Nutzungsanteile entspricht die Planung der Flächennutzungsplandarstellung einer gemischten Baufläche. Über das Instrumentarium des vorhabenbezogenen Bebauungsplans im Parallelverfahren ist die weitergehende planungsrechtliche Sicherung der Maßnahmen, abseits der Gebietstypologien der BauNVO, im Sinne des § 8 Abs. 2 BauGB auch auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung gewährleistet.

4.3. Straßenverkehrsfläche

Zur verkehrlichen Anbindung des Vorhabens im Änderungsbereich bei gleichzeitiger leistungsfähiger und sicherer Abwicklung der allgemeinen Verkehre auf der stadtbedeutenden Straße „Hansaring“ ist ein baulicher Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings mit Umbau der derzeitigen Grundstückszufahrt zu einer ampelgesteuerten Einmündung erforderlich. Der Umbau erfolgt innerhalb der bestehenden Liegenschaften und Abgrenzung der Straßenverkehrsfläche des Hansarings als örtliche Hauptverkehrsstraße.

Zur Abbildung gleichlautender Planungsabsichten im Rahmen der im Parallelverfahren geführten Verfahren ist der Abschnitt des Hansarings auch Bestandteil des Geltungsbereiches der vorliegenden Flächennutzungsplanänderung. Die aktuell wirksame Darstellung im Bereich des Hansarings bleibt unverändert und wird als

- Verkehrsfläche sonstiger überörtlicher oder örtlicher Hauptverkehrsstraßen dargestellt.

Mit der Darstellung sind die Flächen im Umbaubereich der Straße entsprechend ihrer Bedeutung im übergeordneten Verkehrsnetz der Stadt Münster qualifiziert. Weitergehend ist der not-

wendige bauliche Eingriff in den Hansaring bereits auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung dokumentiert. Die Sicherung des baulichen Eingriffs im Hinblick auf die Ausbaustandards und bauliche Ausführung erfolgt auf der Ebene des vorhabenbezogenen Bebauungsplans über einen städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Münster und dem Vorhabenträger.

4.4. Öffentliche Parkfläche

Mit Umsetzung der Vorhabenziele ist die anteilige Ausweisung von 220 öffentlich nutzbaren Stellplätzen in der Tiefgarage des Planvorhabens im Sinne einer Quartiersgarage vorgesehen. Die Ausweisung wurde bereits im Rahmen der 39. Änderung als städtisches Entwicklungsziels zur Verbesserung des Stellplatzangebotes im Bereich des Stadthafens I formuliert und entsprechend in die Darstellung einer „Öffentliche Parkfläche (P)“ in die Änderung aufgenommen.

Das Erfordernis einer öffentlichen Quartiersgarage am Standort besteht unverändert und nimmt aufgrund des nach wie vor anhaltenden Parkdrucks im Stadtteil und den fortschreitenden Entwicklungen im Bereich des Stadthafens I sogar weitergehend zu.

Vor dem benannten Hintergrund wird entsprechend den Maßgaben der Stadt Münster zur Darstellung des öffentlichen Parkflächenangebots auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung

- der Standort der Quartiersgarage als öffentliche Parkfläche (P) in die Darstellung der 97. Änderung des Flächennutzungsplans übernommen.

Mit der Darstellung wird den verkehrlichen Entwicklungszielen am Standort entsprochen. Die planungsrechtliche Sicherung erfolgt über den vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609.

4.5. Sonstige Belange

4.5.1. Verkehrliche Belange

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 mit der Folge, dass vermehrt Parksuchverkehre im Quartier entstehen. Mit Umsetzung der Entwicklungsziele am Standort sind zusätzliche Belastungen auf den umgebenden Erschließungsstraßen aus nutzungsbezogenen Mehrverkehren verbunden, gleichzeitig wird über die Ausweisung von Quartiersparkplätzen im Zusammenhang mit der Vorhabenplanung eine deutliche Entlastung des Parkdrucks in den öffentlichen Straßenräumen erwirkt.

Der Änderungsbereich ist über den Hansaring im Nordwesten, die Schillerstraße im Nordosten und den Hafenweg im Süden vollständig an das örtliche Straßennetz angebunden. Dabei wird der ebenerdige Kundenparkplatz der Einzelhandelseinrichtungen im Vorhabenbereich – ausgenommen einer Notüberfahrt zum Hafenweg - alleinig vom Hansaring angebunden, die Tiefgarage wird Ein- und Ausfahrten sowohl vom Hansaring als auch zum Hafenweg erhalten. 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 zur Erschließung der bestehenden und geplanten Nutzungen erforderlich. Im weitergehenden östlichen Anschluss im Bereich des Entwicklungskonzeptes „Neuhafens“ soll der weitere Verlauf des Hafenwegs primär Fußgängern,

Radfahrern und Versorgungsfahrzeugen vorbehalten sein. Derzeit befindet sich der Straßenabschnitt des Hafenwegs ab der Dortmunder Straße nach Osten noch im Eigentum der Stadtwerke Münster GmbH, die Straße wird im VBP Nr. 609 als Straßenverkehrsfläche festgesetzt und nachfolgend als öffentliche Straße gewidmet.

Mit Umsetzung der Vorhabenplanung sind Eingriffe in die äußere Erschließung und in die Funktionsabläufe der bestehenden Verkehrsstrukturen verbunden, die einer fachgutachterlichen Bewertung zu unterziehen sind. Vor dem Hintergrund wurde zum Bauleitplanverfahren des VBP Nr. 609 eine Verkehrsuntersuchung (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 21. Februar 2020) durchgeführt. Die Untersuchung ist eine Aktualisierung des Verkehrsgutachtens im Zusammenhang mit dem VBP Nr. 535 und der damit verbundenen 39. FNP-Änderung. In der Abstimmung auf die aktuellen Verkehrsdaten und die veränderten Nutzungsstrukturen im Planvorhaben bildet die Verkehrsuntersuchung die Grundlage zur Bewertung der verkehrlichen Belange auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung der 97. FNP-Änderung.

Anm.: Die verkehrstechnische Untersuchung liegt im Entwurf zur Abstimmung vor. Die Inhalte und Ergebnisse der Untersuchung werden zum Begründungsentwurf der 97. Änderung des Flächennutzungsplans zur Beteiligung der Öffentlichkeit und Behörden gemäß §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB beigebracht.

4.5.2. Lärmimmissionen

Der Vorhabenstandort ist als Teil der Siedlungsstrukturen der südöstlichen Münsteraner Innenstadt durch Lärmemissionen, insbesondere durch Verkehrslärm entlang der innerstädtischen Haupterschließungsstraßen, erheblich belastet. Vor dem Hintergrund ist davon auszugehen, dass für die Überplanung des Vorhabensgrundstücks als stark lärmvorbelasteter Bereich die Orientierungswerte der DIN 18005 nicht eingehalten werden können bzw. sogar deutlich überschritten werden. Unabhängig von der Lärmsituation besteht ein nachhaltiges städtebauliches Interesse, das innerstädtische Grundstück im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zu beleben und somit die Innenentwicklung im südöstlichen Innenstadtquartier entsprechend den Zielsetzungen des Masterplans „Stadthäfen Münster“ zu stärken.

Das Nutzungsprofil des geplanten Vorhabens sieht die Errichtung von großflächigen Einzelhandelsnutzungen, Dienstleistungen, Gastronomie, Wohnen sowie eine zusätzliche Quartiersgarage vor. Mit der Umsetzung der Entwicklungsziele sind besondere Anforderungen an den Immissionsschutz zu stellen um städtebauliche Missstände zu verhindern und die Schutzansprüche nach gesunden Wohn- und Lebensverhältnissen sowohl für die Nutzungen im Änderungsbereich als auch für die angrenzenden bestehenden Nutzungen zu gewährleisten.

Die Bewertung der Lärmsituation und der schalltechnischen Auswirkungen des Planvorhabens erfolgt in Form eines schalltechnischen Berichtes zum VBP Nr. 609, als Aktualisierung der im Rahmen des VBP Nr. 535 und der 39. FNP-Änderung beigebrachten Untersuchungen. Der Bericht bildet damit die Grundlage zur Bewertung der Lärmimmissionen auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung der 97. FNP-Änderung.

Der Bericht ist in vier separate Ergebnisdokumentationen aufgeteilt, die die Verkehrslärmsituation im Plangebiet, die Auswirkungen des baulichen Eingriffs in den Hansaring, die Gewerbelärmsituation sowie die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Verkehrslärmsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft gutachterlich untersucht und bewertet. Weiterge-

hend wird vor dem Hintergrund der hohen Verkehrslärmvorbelastung eine Summationsbetrachtung beigebracht.

Anm.: Die lärmtechnischen Untersuchungen sind derzeit in Bearbeitung. Die Inhalte und Ergebnisse der Untersuchungen werden zum Begründungsentwurf der 97. Änderung des Flächennutzungsplans zur Beteiligung der Öffentlichkeit und Behörden gemäß §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB beigebracht.

4.5.3. Luftschadstoffimmissionen

Zur Beurteilung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Luftqualität im angrenzenden Stadtbereich wurden bereits in den Jahren 2013 und 2015 Untersuchungen zu den Luftschadstoffimmissionen mit dem Ergebnis durchgeführt, dass relevante Einwirkungen des damaligen Planvorhabens auf die Luftschadstoffsituation nicht verbunden sind und auch nach Umsetzung des Vorhabens die Grenzwerte für NO₂ - und Feinstaub in allen untersuchten Straßenabschnitten sicher eingehalten werden.

Vor dem Hintergrund der Veränderungen im Verkehrsnetz unter Berücksichtigung aktueller Verkehrserhebungen und mit Blick auf die Veränderungen im Nutzungskonzept des Planvorhabens ist für den VBP Nr. 609 und die damit verbundene 97. FNP-Änderung eine Neubewertung der Luftschadstoffsituation (simuPlan, 16.12.2019) vorzunehmen. Dem Gutachten liegen neben den Vorgaben aus dem veränderten Planvorhaben die Ergebnisse (lagen bereits 12/2019 abgestimmt vor) der aktuellen verkehrstechnischen Untersuchung (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 21. Februar 2020) sowie geänderte Basisdaten zur Emissionsberechnung zugrunde.

Die Immissionsprognose wurde mit einem mikroskaligen Windfeld- und Ausbreitungsmodell für die beurteilungsrelevanten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) durchgeführt und anhand der Grenzwerte der 39. BImSchV bewertet. Die Grenzwerte definieren 40 µg/m³ für NO₂, 40 µg/m³ für PM₁₀ und 25 µg/m³ für PM_{2,5} im Jahresmittel sowie 200 µg/m³ für NO₂ als Maximalwert für eine Stunde und 50 µg/m³ für PM₁₀ im Tagesmittel. Weitergehende Luftverunreinigungen aus dem Verkehrsbereich, wie z. B. Benzol, Blei, Schwefeldioxid und Kohlenmonoxid liegen aufgrund der bereits durch die Stadt Münster ergriffenen Luftreinhaltemaßnahmen auch in den höchstbelasteten Bereichen deutlich unterhalb gesundheitsbezogener Grenz- und Richtwerte. Letztere wurden daher nicht in die Untersuchung mit einbezogen, gleichwohl wird nicht verkannt, dass auch diese Belastungen entsprechend der Erhöhung des Verkehrs leicht zunehmen.

Berechnet wurde die Prognose für das Jahr 2022 differenziert für den Prognosenullfall (ohne HafenMarkt) und den Planfall (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. Als Eingangsdaten für die Ermittlung der Schadstoffemissionen wurden die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV-Werte) einschließlich des Anteils schwerer Nutzfahrzeuge > 3,5 t der verkehrstechnischen Untersuchung (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 21.02.2020) zugrunde gelegt.

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 gemäß dem Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA) als Hauptverkehrsstraße oder Erschließungsstraße und einer Geschwindigkeit von 50 km/h 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 2016 bis 2018 der LANUV-Station Münster-Geist angesetzt. Die hinsichtlich der verschärften politischen Vorgaben zu erwartende Reduzierung der Hintergrundbelastungen für das Prognosejahr 2022 wird im Sinne einer Worst-Case Abschätzung nicht berücksichtigt.

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

- Auch unter Betrachtung der Worst-Case Abschätzung werden die Grenzwerte für NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} sowohl im Prognosenullfall als auch für den Planfall an allen Gebäuden des Untersuchungsgebietes eingehalten und deutlich unterschritten. Die Immissionen nehmen im Vergleich der Planfälle mit Realisierung des Vorhabens nur geringfügig zu.
- Die Immissionen von NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} an der Wolbecker Straße unterscheiden sich, aufgrund einer vergleichbaren Bebauungsstruktur, kaum von denen am Hansaring.
- Die höchste **NO₂-Belastung** wird für die Wolbecker Straße im Knotenpunkt mit dem Hansaring mit einem Jahresmittelwert im Prognosenullfall von 33,9 µg/m³ und im Planfall von 34,9 µg/m³ ermittelt. Der Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel wird somit sicher eingehalten. Auch an allen anderen untersuchten Querschnitten wird der NO₂-Grenzwert sowohl im Prognosenull- als auch im Planfall deutlich unterschritten, der Anstieg der Stickstoffdioxidkonzentration liegt hier bei maximal 1,5 µg/m³ (28,6 µg/m³ auf 30,1 µg/m³) im Bereich des Hansarings östlich der Dortmunder Straße. Eine Überschreitung des Grenzwertes zum NO₂-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 NO₂-Stundenmittelwertüberschreitung von 200 µg/m³ an mehr als 18 Stunden des Jahres liegt in allen Straßenabschnitten deutlich unter 3 %.

- Der höchste **PM₁₀ und PM_{2,5}** - Jahresmittelwert liegt im Prognosenull- und Planfall im Knotenpunkt der Wolbecker Straße mit dem Hansaring (PM₁₀ = 22,4 µg/m³ bzw. 22,9 µg/m³, PM_{2,5} = 16,2 µg/m³ bzw. 16,3 µg/m³). Der planbedingte Anstieg der PM₁₀ Belastung ist sehr gering und liegt in allen Straßenabschnitten bei maximal 0,5 µg/m³ im Jahresmittel. Der Einfluss der Planung auf den PM_{2,5}-Jahresmittelwert ist äußerst gering. Der Anstieg der PM_{2,5}-Immissionen im Planfall beträgt maximal 0,2 µg/m³.

Die berechneten Feinstaubkenngößen liegen somit an allen untersuchten Straßenabschnitten deutlich unterhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte von 40 µg/m³ für PM₁₀ und 25 µg/m³ für PM_{2,5} 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 NO₂-Belastungen aufgrund der aktualisierten Emissionsdatenbank und eines aktuell anzuwendenden vereinfachten Berechnungsmodells tendenziell eine Zunahme aufweisen.

Insgesamt ist festzustellen, dass auch nach Umsetzung der Vorhabenplanung die Grenzwerte für NO₂ und Feinstaub (PM10, PM2,5) in allen untersuchten Straßenabschnitten sicher eingehalten werden und auch im umliegenden, verkehrlich meist gering belasteten Straßennetz Grenzwertüberschreitungen nicht zu erwarten sind. 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.

Mit den gutachterlichen Ergebnissen sind gegenüber der 39. FNP-Änderung keine zusätzlichen relevanten Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation verbunden, so dass Belange aus Luftschadstoffen auch der 97. Änderung des Flächennutzungsplans nicht entgegenstehen.

5. Kennzeichnungen, nachrichtliche Übernahmen und Hinweise

5.1. Altlasten / Altstandorte

Mit Aufstellungsbeschluss der 39.FNP-Änderung war der Änderungsbereich und die umliegenden Bereiche aufgrund der früheren und im Umfeld teilweise noch heutigen gewerblichen Nutzung im Altlastenkataster der Stadt Münster mit unterschiedlichen Verdachtsflächen belegt.

So weist das Altlastenkataster den ehemalige Standort der Tankstelle am Hansaring als Standort schädlicher Bodenveränderungen (Nr. 10048) aus, zusätzlich ist im südlichen Bereich auf dem Hafenweg eine Altlast- / Verdachtsfläche (Nr. 232) vermerkt. Im weiteren Umfeld (außerhalb des Änderungsbereiches) grenzen 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 der Gebäude Hafenweg 26a und 26b als historische Altstandorte Nr. 2304 und Nr. 2874 zu nennen. Im Bereich der nördlichen Bebauung zum Hansaring (Grundstücke Hansaring 66, 66a und 68) war mit der Nr. 222 eine Altlast- / Verdachtsfläche eingetragen, weitergehend lag mit der Nr. 3592 auf dem Grundstück Hansaring 58 ein historischer Altstandort. Nordwestlich des Hansarings ist der Parkplatzvorbereich der bestehenden Einzelhandelseinrichtung Hansaring 59 als Altlast- / Verdachtsfläche Nr. 166 und die Gebäudebereiche als historische Altstandorte (Nr. 2253 und Nr. 3080) eingetragen, das Grundstück des Berufskollegs zum Hansaring / Schillerstraße ist mit der Nr. 4507 ebenfalls als historischer Altstandort gekennzeichnet.

Die Darstellungen im Altlastenkataster gehen teilweise zurück auf konkrete Begutachtungen der Altlastensituation, die zur Wertermittlung der Grundstücke im Zuge der geplanten Flächenentwicklung für den Vorhabenbereich 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 im westlichen Änderungsbereich zum Hafenweg liegende Grundstück als Ergänzungsbereich nach § 12 Abs. 4 BauGB im VBP Nr. 609 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 Wartungsgrube des früheren Postgrundstücks im Norden des Plangebietes und die Fläche der Star-Tankstelle, hier sind 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 Vorhaben 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 Bodenschutzbehörde 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 unter gutachterlicher Begleitung als nachweislich erfolgreich und abgeschlossen bestätigt. Aufgrund der aus bautechnischen Gründen im Bereich des Gehweges zum Hansaring verbliebenen Restbelastungen wird seitens des Fachamtes darauf hingewiesen, dass im Zuge von zukünftigen Baumaßnahmen an der Straße eine Neubewertung der Flächen erforderlich wird. Weitere bodenschutzrechtliche Handlungserfordernisse bestehen derzeit nicht.

Zur karteimäßigen Überwachung und aufgrund der unbeschränkten Aufbewahrungspflicht von Altlastenflächen werden die Standorte der sanierten schädlichen Bodenveränderungen im Bereich der ehemaligen Tankstelle am Hansaring (Nr. 10048) weitergehend im Altlasten-/Verdachtsflächenkataster geführt. Mit Lage der Altlast-/Verdachtsfläche (Nr. 232) im Bereich des Hafenweg werden die Flächen über die Bautätigkeiten nicht tangiert. Eine Sanierung der Verdachtsfläche wurde aufgrund der damit erforderlichen Aufnahme des Straßenabschnittes nicht durchgeführt. Umwelrelevante Gefahren gehen davon nicht aus.

Insgesamt ist festzuhalten, dass mit Durchführung der Sanierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Teilerrichtung des Planvorhabens eine deutliche Verbesserung des Boden- und Grundwasserschutzes gegenüber der ehemaligen Altlastensituation am Standort gegeben ist. Weitergehende Belange aus Altlastern bestehen für den Änderungsbereich nicht. Gleichwohl werden mit der 97. FNP-Änderung in Rückschluss auf die Darstellungen im Altlastenkataster und der karteimäßigen Überwachung und unbeschränkten Aufbewahrungspflicht von Altlastenflächen zwei Kennzeichnungen von Altlast- / Verdachtsflächen im nördlichen Änderungsbereich am Hansaring sowie im Bereich des Hafenweges vorgenommen.

5.2. Kampfmittel

Für die Flächen im Bereich der 97. Änderung 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 Standard-sicherheitsüberprüfungen wurde ein an der Straße Hansaring angrenzender Bombenblindgänger-Verdachtspunkt VP 150 teilüberprüft. Nach erfolgter Baufelddetektion wurde bei Aushubarbeiten eine 250 kg Sprengbombe gefunden und entschärft.

Aufgrund des Baufortschritts mit Abschluss der Erdarbeiten sind Einflüsse aus Kampfmitteln für den Änderungsbereich nicht mehr zu erwarten. Weitere Kampfmittelüberprüfungsmaßnahmen sind nur dann erforderlich, sollten künftig erdeingreifende Maßnahmen für weitere Gebäude-/teile, Nebenanlagen etc. geplant sein. Die Überprüfungsmaßnahmen sind mit der örtlichen Ordnungsbehörde im Vorfeld abzustimmen.

5.3. Denkmalschutz / Archäologie

Innerhalb des Änderungsbereichs befinden sich keine Baudenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes NRW. Bodendenkmäler waren für den Bereich ebenfalls nicht bekannt und wurden im Zuge der Erdarbeiten zur Teilerrichtung des Planvorhabens auch nicht gefunden. Betroffenheiten aus Belangen des Denkmalschutzes / der Archäologie liegen für den Änderungsbereich somit nicht vor.

Südlich des Hafenweges grenzen die zwei denkmalgeschützten Speichergebäude Nr. 28 und 30 an den Änderungsbereich, in deren Umgebung das Denkmalschutzgesetz besondere Rücksichtnahme fordert. Dem wird auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung durch die festgesetzte Höhenstaffelung des Baukörpers zum Hafenweg sowie durch Baumanpflanzungen entlang des Hafenwegs Rechnung getragen.

5.4. Artenschutz

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

Zur 39. FNP-Änderung war als Ergebnis einer überschlägigen Prüfung der Liste sogenannter planungsrelevanter Arten, die das Auskunftssystem des LANUV für das Messtischblatt 4011 'Münster' bereitstellte, für die Schotter- und Brachflächen sowie für die jungen Sukzessionsgehölze und Straßenbäume im Änderungsbereich eine Lebensraumbedeutung für planungsrelevante Arten nicht anzunehmen. Gutachterliche Begehungen des Geländes im Dezember 2012 und Dezember 2013 bestätigten die Annahme, dass dem besonderen Artenschutz unterliegenden Tier- und Pflanzenarten auf dem Gelände nicht vorkommen und auch für die nahe Zukunft nicht zu erwarten waren.

Mit Fertigstellung der Tiefgarage sowie wesentlichen Teilen der aufstehenden Bebauung des Planvorhabens sind zwischenzeitlich auch die ehemaligen Grundstücksfreiflächen nahezu vollständig unter- bzw. überbaut. In Anbetracht der damit fast vollständigen Versiegelung der Flächen und noch nicht umgesetzten Begrünungs- und Pflanzmaßnahmen liegen Betroffenheiten aus Belangen des Artenschutzes nicht vor. Für den Ergänzungsbereich des Bebauungsplans können mit Fertigstellung und Bezug des Gebäudes artenschutzrechtliche Konflikte ebenfalls ausgeschlossen werden.

Potentielle Konflikte im Zusammenhang mit der späteren Wiederaufnahme der Bautätigkeiten am Planvorhaben sind über Vergrümnungsmaßnahmen vor Beginn der Bautätigkeiten auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung und der nachgeordneten bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren auszuschließen.

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

6.1. Rahmen der Umweltprüfung

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

Im vorliegenden Fall sieht die Änderungsplanung gegenüber dem rechtskräftigen Flächennutzungsplan keine geänderten Inhalte vor. Da jedoch zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“, der im Parallelverfahren aufgestellt wird, mittlerweile neue Fachgutachten u. a. zu den Themen Verkehr und Immissionsschutz erarbeitet wurden, sollen diese neuen Inhalte über eine erneute FNP-Änderung gewürdigt und in die Umweltprüfung einbezogen werden.

6.2. Kurzdarstellung der Planung

Mit der 97. FNP-Änderung wird die Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“ planungsrechtlich vorbereitet. Über diesen Bebauungsplan soll am Standort Hansaring / Hafenweg mit dem sog. HafenMarkt ein ganzheitliches Konzept aus Einzelhandelseinrichtungen, Gastronomie und Dienstleistungsbetrieben sowie ergänzenden Wohnnutzungen realisiert werden. Im weiteren übergeordneten Planbereich des Stadthafens grenzen die Entwicklungsflächen des Bebauungsplanes Nr. 541 „Stadthafen I / Schillerstraße / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg“ und der im Parallelverfahren durchgeführten 42. FNP-Änderung an. Alle Planungen sind aus den Zielsetzungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster und des Masterplans „Stadthäfen Münster“ entwickelt.

Die 97. Änderung des Flächennutzungsplanes übernimmt die Inhalte der rechtskräftigen 39. FNP-Änderung, indem die Bauflächen als Gemischte Bauflächen (M) dargestellt werden. Für den Hafenweg erfolgt wie bisher eine Darstellung als Gewerbegebiet (GE) und für die Verkehrsflächen am Hansaring eine Darstellung als Hauptverkehrsstraße. Insgesamt umfasst der Änderungsbereich eine Fläche von 3,0 ha.

6.3. Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

6.3.1. Fachgesetze

Von den in § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB genannten Umweltschutzziele sind für die 97. Änderung des Flächennutzungsplans neben den Vorschriften des Baugesetzbuches im Wesentlichen folgende als relevant zu berücksichtigen:

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

6.3.2. Fachplanungen

SCHUTZSTATUS FLÄCHEN/OBJEKTE/ARTEN

Im Plangebiet kommen keine geschützten Flächen oder Objekte vor (§ 42-Biotop nach Landesnaturschutzgesetz NRW, Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete, Gebiete von gemeinschaftlicher europäischer Bedeutung wie FFH- oder Vogelschutzgebiete) und ebenso wenig schutzwürdige Flächen gemäß Stadtbiotopkartierung Münster, schutzwürdige Flächen des Biotopkatasters NRW oder Lebensraumtypen der FFH-Richtlinie. Von einem Vorkommen planungsrelevanter Arten im Gebiet ist gleichfalls nicht auszugehen.

Eine Baumschutzsatzung existiert im Stadtgebiet nicht. Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich eines Landschaftsplans.

KLIMASCHUTZ

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

Der Luftreinhalteplan der Stadt Münster (2014) verzeichnet für das Plangebiet keine Überschreitung der relevanten Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub. Das Plangebiet ist daher nicht Teil der im Stadtkern ausgewiesenen Umweltzone, innerhalb derer eine Verbesserung der lufthygienischen Situation angestrebt wird.

Der Lärmaktionsplan der Stadt Münster (2016) befasst sich aufgrund der ermittelten Lärmbetroffenheiten schwerpunktmäßig mit dem Straßenverkehr und den von diesem ausgehenden Lärmemissionen und benennt geplante Maßnahmen für einen 5-Jahreszeitraum. Für das Plangebiet sind als Maßnahme lediglich ein 50 km/h-Tempolimit entlang des Hansaringes vorgesehen. Für einen westlich gelegenen Abschnitt des Hansaringes ist zudem ein Maßnahmenbereich 1. Priorität verzeichnet (Ifd. Nr. 11).

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.

6.4. 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.

Beschreibung und Bewertung werden, wie es der Ebene des Flächennutzungsplans entspricht, auf die wesentlichen Inhalte beschränkt. Für ausführlichere Informationen sei auf den Umweltbericht zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 verwiesen.

6.4.1. Mensch

DERZEITIGE UMWELTSITUATION

Die bauliche Nutzung gemäß BauNVO besteht im Änderungsbereich vor allem aus Gemischten Bauflächen (M), untergeordnet kommen am Hafenweg außerdem Gewerbebegebietsflächen (GE) und am Hansaring Verkehrsflächen vor. Die nächstgelegenen Wohnbauflächen (W) liegen außerhalb des Plangebietes jenseits von Schillerstraße und Hansaring. Das Plangebiet liegt insgesamt im Übergangsbereich zwischen der nördlich gelegenen Innenstadt sowie den südlich

gelegenen, von Gewerbe und Industrie geprägten Flächen im Umfeld der Münsteraner Stadthäfen.

Das Gebäude im westlichen Teil des Änderungsbereichs zum Hafenweg wurde auf Basis des Vorgängerbebauungsplanes Nr. 535 bereits im Jahr 2016 errichtet und ist mittlerweile bewohnt. Die übrigen Flächen sind von Baustellenaktivität geprägt, wobei die im Januar 2018 begonnenen Bauarbeiten seit Februar 2019 ruhen. Das Vorhaben ist dabei schon zu rd. 2/3 errichtet: so sind die großflächige Tiefgarage und der Gebäudeteil C (Bebauung am Hafenweg) nahezu fertiggestellt, die Gebäudeteile A und B sind im Erdgeschoss teilweise vorbereitet.

Vorbelastungen existieren in Form von deutlichen Verkehrsbelastungen insbesondere entlang des Hansarings, in dessen Folge die Bereiche entlang des Hansarings hohen Belastungen aus Verkehrslärm mit Beurteilungspegeln oberhalb der geltenden Orientierungs- und Grenzwerte bis teilweise in den Grenzbereich der Unzumutbarkeit ausgesetzt sind. Eine Belastung durch Luftschadstoffe ist infolge der hohen Verkehrsbelastungen ebenfalls gegeben, die zulässigen Jahresmittelwerte der 39. BImSchV für Feinstaub und Stickstoffdioxid werden jedoch sicher eingehalten (simuPlan, 16.12.2019).

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. Mit erfolgter Aufgabe und Verlagerung der Gefahrgutlager außerhalb des Einwirkungsbereichs des Planvorhabens sind Betroffenheiten aus Störfallbelangen nicht mehr gegeben.

Militärische Luftbilder sowie Erkenntnisse aus Bauvorhaben in der Vergangenheit legten im Geltungsbereich der Änderungsplanung den Fund von Bomben und sonstigen Munitionsresten im Boden nahe. Es folgte eine Baufelddetektion, die jedoch aufgrund diverser Störeinflüsse nicht überall ausgewertet werden konnte. Dabei wurde auch ein in der Nähe des Hansarings liegende Bombenblindgänger-Verdachtspunkt teilüberprüft. Nach erfolgter Baufelddetektion wurde bei Aushubarbeiten schließlich eine 250 kg Sprengbombe gefunden und entschärft. Aufgrund des Baufortschritts mit Abschluss der Erdarbeiten sind Probleme mit Kampfmitteln im Änderungsbereich aktuell nicht mehr zu erwarten.

AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Mit der Änderungsplanung sind für das Schutzgut Mensch Veränderungen der Verkehrslärmsituation als erhebliche nachteilige Umweltauswirkung zu erwarten. Der Umfang zusätzlicher Lärmentwicklungen aus den zukünftigen Nutzungen ist dabei insbesondere auch in den Auswirkungen auf die angrenzende Wohnnachbarschaft zu bewerten und es sind geeignete Lärminderungsmaßnahmen auf der Ebene des Bebauungsplanes zu treffen. Eine Unverträglichkeit der Entwicklungsziele im Übertrag in die verbindliche Bauleitplanung ist auch in Bezug auf Lärmimmissionen jedoch nicht absehbar.

Zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität wurde eine Untersuchung zu den Luftschadstoffimmissionen durchgeführt (simuPlan, 16.12.2019). In der Untersuchung wurden die beurteilungsrelevanten Immissionskenngrößen für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) für das Jahr 2022 im Prognose-Nullfall sowie im Planfall bestimmt und anhand der Grenzwerte der 39. BImSchV bewertet. Neben dem HafenMarkt wurde dabei auch die Entwicklung des östlich angrenzenden Areals „Stadthafen Nord“ bei den Berechnungen berücksichtigt. Im Ergebnis ist die planbedingte Zunahme an Immissionen insgesamt als eher ge-

ringfügig zu bewerten. So wird entlang der Anbindung des Vorhabens an den Hansaring, entlang derer die deutlichste Verkehrszunahme zu erwarten ist, eine Zunahme des NO₂-Jahresmittelwert um nur ca. 1,5 µg/m³ prognostiziert, während die PM₁₀- bzw. PM_{2,5}-Jahresmittelwerte um deutlich weniger als 1 µg/m³ ansteigen. Weitere geringfügige Zunahmen sind dort zu erwarten, wo aufgrund der Quell- und Zielverkehre in das Vorhabengebiet und aufgrund der Kapazitätsengpässe an den benachbarten, bereits heute überlasteten Lichtsignalanlagen sich auf Albersloher Weg und Wolbecker Straße Verkehrsverlagerungseffekte ergeben.

Anm.: Die verkehrstechnische Untersuchung liegt im Entwurf zur Abstimmung vor. Die überarbeiteten Gutachten zum Thema Lärm liegen aktuell noch nicht vor. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden zum Begründungsentwurf der 97. FNP-Änderung zur Beteiligung der Öffentlichkeit und Behörden gemäß §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB beigebracht.

6.4.2. Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt

DERZEITIGE UMWELTSITUATION

Aktuell ist für Teile der Planung die Umsetzung bereits erfolgt, die Bautätigkeiten ruhen seit Februar 2019. Das Planvorhaben ist mit der Fertigstellung der großflächigen Tiefgarage und dem Gebäudeteil C (Bebauung am Hafenweg) dabei schon zu rd. 2/3 errichtet, die Gebäudeteile A und B sind im Erdgeschoss teilweise vorbereitet. Das Gebäude im Ergänzungsbereich am Hafenweg ist 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 Plangeltungsbereiches für Pflanzen und Tiere. Allenfalls für typische Gebäudebrüter unter den Vögeln ist ein Vorkommen im Bereich der stillgelegten Baustelle für möglich zu halten (z. B. Stadtaube).

Auch vor Beginn der Bauarbeiten kamen schützenswerte Biotopflächen der Stadtbiotopkartierung im Änderungsbereich nicht vor, eine Bedeutung des Plangebiets für das innerstädtische Biotopverbundsystems ist gemäß der Darstellung des Umweltkatasters der Stadt Münster ebenfalls nicht gegeben.

AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Die Umsetzung der Planung erforderte lediglich im Anbindungsbereich an den Hansaring Eingriffe in Grünstrukturen, 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.

Bei möglicherweise vereinzelt vorkommenden ubiquitären Vogelarten des Siedlungsbereiches (z. B. Stadtaube) kann davon ausgegangen werden, dass wegen der Anpassungsfähigkeit und des landesweit günstigen Erhaltungszustandes dieser sog. „Allerweltsarten“ bei vorhabenbedingten Beeinträchtigungen nicht gegen die Zugriffsverbote verstoßen wird, solange Bauzeitenregelungen oder sonstige Maßnahmen Beachtung finden, über die eine Tötung von Tieren vermieden wird.

Insgesamt sind mit Umsetzung der Planung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf Pflanzen und Tiere und die biologische Vielfalt zu erwarten.

6.4.3. Boden / Fläche

DERZEITIGE UMWELTSITUATION

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.

Die gewachsenen Bodenstrukturen des Änderungsbereiches sind schon seit langer Zeit vollständig baulich beansprucht und überformt. So wurden sie im Rahmen verschiedener Bautätigkeiten mit Auffüllungen von Höhen zwischen 0,5 und 2,0 m versehen sowie weitgehend überbaut.

Die Auffüllböden wiesen dabei teilweise Verunreinigungen auf, weswegen im Gebiet verschiedene Altlasten verzeichnet sind. Mittlerweile hat sich die Situation vor Ort grundlegend geändert. Die bisherigen Bauarbeiten wurden gemäß eines Sanierungs- und Bodenmanagementkonzeptes fachgutachterlich begleitet und das bei Aushubarbeiten für die Tiefgarage und an anderen Stellen angetroffene verunreinigte Bodenmaterial fachgerecht entsorgt. Die gutachterliche Begleitung wurde dokumentiert. Nahezu der gesamte Geltungsbereich kann daher heute als saniert angesehen werden. Lediglich im Gehwegbereich zum Hansaring sowie im Bereich des Hafenweges sind Restbelastungen verblieben.

AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Für das Schutzgut Boden ist aufgrund weitreichender Vorbelastungen nicht mit zusätzlichen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu rechnen. Im Gegenteil kann nahezu der gesamte Änderungsbereich durch Umsetzung des Sanierungs- und Bodenmanagementkonzeptes heute als saniert angesehen werden, was einer Verbesserung der örtlichen Verhältnisse gleichkommt.

Lediglich hinsichtlich der im Bereich des Gehweges zum Hansaring sowie im Bereich des Hafenweges verbliebenen Restbelastungen ist im Falle zukünftiger Baumaßnahmen an diesen Verkehrsflächen eine Neubewertung der Flächen erforderlich.

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.

6.4.4. Wasser

DERZEITIGE UMWELTSITUATION

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

Für verschiedene Teilflächen des Änderungsbereichs waren Belastungen des Grundwassers durch leichtflüchtige aromatische Kohlenwasserstoffe (BTX) oder Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) als möglich zu bewerten. Die Altlastensanierung im Gebiet wurde auch hinsichtlich der

Möglichkeit sickerwasserbedingter Schadstoffverfrachtungen fachgutachterlich begleitet und ist abgeschlossen.

AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

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

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

6.4.5. Klima / Luft

DERZEITIGE UMWELTSITUATION

Die Klimafunktionskarte für die Stadt Münster weist das gesamte Plangebiet als stark verdichteten Siedlungsbereich aus. Vorhandene Klimatope sind aufgrund des hohen Versiegelungsgrades und aufgrund des Mangels an Vegetationsflächen durch den sogenannten „Wärmeisellefekt“ charakterisiert. Klimaökologische Ausgleichsräume, Belüftungskorridore, Kaltluftentstehungsgebiete oder Kaltluftleitbahnen werden gemäß Darstellung des Umweltkatasters der Stadt Münster von der Planung nicht berührt.

AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Für den Änderungsbereich ist künftig ein hoher Versiegelungsanteil zu erwarten. Begrünungsmaßnahmen in Form von Baumpflanzungen sind gleichzeitig aufgrund der Unterbauung mit einer Tiefgarage nur in beschränktem Maße möglich (ca. 30 Exemplare). Positive Auswirkungen auf das kleinräumliche Klima sind jedoch mit der Anlage großflächiger Dachbegrünungen geplant (6.000 m², d.h. ca. 20 % des Geltungsbereiches). Insgesamt ist aus klimatischer Sicht daher nicht mit einer Verschlechterung der bisherigen Situation zu rechnen.

6.4.6. Landschafts-/Ortsbild

DERZEITIGE UMWELTSITUATION

Das Landschafts-/Ortsbild ist vor allem hinsichtlich seiner Bedeutung für die Wohnumfeldfunktion sowie für die wohnungsnaher Erholung zu betrachten. Eine Bedeutung des Änderungsbereiches für die Freizeitnutzung bestand jedoch nie, erholungsrelevante Strukturen oder offizielle Wegeverbindungen zu angrenzenden, erholungsbedeutsamen Flächen waren ebenfalls nicht vorhanden.

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.

Über Begrünungsmaßnahmen und die Anlage des sog. Pocket-Parkes am Hafenweg wird eine städtebaulich verträgliche Einbindung in die Umgebung angestrebt.

6.4.7. Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Innerhalb des Änderungsbereichs befinden sich keine Bau- oder Bodendenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes NRW, auch über die Tiefbauarbeiten wurden keine Boden- oder Baudenkmäler entdeckt. Südlich des Hafens liegen dem Plangebiet jedoch die zwei denkmalgeschützten Speichergebäude Nr. 28 und 30 gegenüber.

AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Belange des Denkmalschutzes sind am Südrand des Änderungsbereichs in direkter Umgebung der genannten Baudenkmäler betroffen, da das Denkmalschutzgesetz in der direkten Umgebung der genannten Baudenkmale eine besondere Rücksichtnahme fordert. Dem wird durch die festgesetzte Höhenstaffelung der neuen Baukörpers gegenüber dem Speichergebäude Nr. 28 sowie durch Baumanpflanzungen am Hafenweg (Pocket-Park) Rechnung getragen.

6.4.8. 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.

6.4.9. Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen

Anm.: Die verkehrstechnische Untersuchung liegt im Entwurf zur Abstimmung vor. Die überarbeiteten Gutachten zum Thema Lärm liegen aktuell noch nicht vor. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden zum Begründungsentwurf der 97. FNP-Änderung zur Beteiligung der Öffentlichkeit und Behörden gemäß §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB beigebracht.

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

Auf der Ebene des Flächennutzungsplans sind aufgrund der hohen Verkehrslärmbelastung lediglich zusätzliche Einwirkungen auf die Verkehrslärmsituation als erhebliche nachteilige Umweltauswirkung zu bewerten. Für die nachfolgende verbindliche Bauleitplanung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 609 kommt dem fachgerechten Umgang mit Lärminderungsmaßnahmen somit eine besondere Bedeutung zu. Eine Unverträglichkeit der Entwicklungsziele im Übertrag in die verbindliche Bauleitplanung ist auch in Bezug auf Lärmimmissionen jedoch nicht zu erwarten.

Weitere Ausführungen nach Vorlage der gutachterlichen Aussagen.

6.5. Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)

Bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante) würde die bestehende Darstellung des Flächennutzungsplanes (39. FNP-Änderung) ihre Gültigkeit behalten. Da diese Darstellung von der aktuellen Änderungsplanung vollumfänglich übernommen wird, ergäben sich daraus keine Abweichungen der Entwicklungsziele.

Allerdings könnte in diesem Falle nicht rechtssicher ausgeschlossen werden, dass die in der Normenkontrollentscheidung aufgezeigten Abwägungsfehler zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 in gleicher Weise auch die 39. Änderung des Flächennutzungsplans betreffen. Die Planungssicherheit wäre damit möglicherweise gefährdet und es würde möglicherweise auf den Planstand vor der 39. FNP-Änderung zurückgegriffen. Dieser wiederum beinhaltet eine Darstellung von Teilflächen im Süden des Plangebietes als Gewerbegebiet. Dies stünde im Widerspruch zu den Zielsetzungen des Masterplans „Stadthäfen Münster“ bzw. des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster, welche für den Änderungsbereich und Umgebung eine langfristige Sicherung des Versorgungsangebots und eine Aufwertung des Stadtquartiers durch zusätzliche Wohn- und Dienstleistungsangebote zum Inhalt haben.

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 3,0 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 lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt zu erwarten.

6.6. Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Der Rat der Stadt Münster hat in seiner Sitzung am 11.12.2019 die Einleitung des planungsrechtlichen Verfahrens zur 97. Flächennutzungsplanänderung und dem damit verbundenen vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 beschlossen. Die Entwicklungsziele gehen zurück auf die 39. FNP-Änderung und den Vorgängerbebauungsplan VBP Nr. 535 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 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.

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 Umge-

staltung des südöstlichen Innenstadtquartiers. Die bereits begonnene Entwicklung im Bereich der Münsteraner Stadthäfen im Sinne einer vielfältig aufeinander abgestimmten Nutzungs- und Versorgungsstruktur wäre gestört, bestehende Potentiale zum Umbau ehemaliger gewerblich genutzter Hafenable in ein vitales Stadtquartier blieben ungenutzt. Weitergehend ist bei der Bewertung anderweitiger Planungsmöglichkeiten die zwischenzeitlich erfolgte Teilerrichtung des Vorhabens sowohl unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten als auch unter dem Aspekt der Sicherung der fertiggestellten Quartiersgarage in eine Verhältnismäßigkeit zu setzen. Aufgrund der benannten Inhalte kommen anderweitige Planungsmöglichkeiten nicht in Betracht.

6.7. Sonstige umweltrelevante Anforderungen

6.7.1. Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Natürliche Ressourcen werden im Änderungsbereich nicht beansprucht, da eine bereits städtisch vollständig überformte Fläche überplant wird. Besonders was die Schutzgüter Boden und Tiere/Pflanzen/biologische Vielfalt betrifft, sind natürliche Ausprägung nicht mehr vorhanden.

6.7.2. 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.

Weitere Ausführungen nach Vorlage der gutachterlichen Aussagen.

6.7.3. 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. Hafenweg 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 Bereich HafenMarkt wurde in Abstimmung mit den Abfallwirtschaftsbetrieben der Stadt Münster ein Abfallentsorgungskonzept erstellt, das Bestandteil des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens wird.

6.7.4. Risiken durch Unfälle oder Katastrophen

Der Änderungsbereich liegt nicht im Wirkungsbereich einer Störfall-Anlage nach der Seveso III-Richtlinie. Desgleichen sind 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.

6.7.5. Kumulierung mit Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete

Das Plangebiet steht in engem räumlichen und inhaltlichen Zusammenhang mit der unmittelbar östlich geplanten Umstrukturierung des Hafenableals. Kumulierende Effekte sind dabei besonders hinsichtlich der induzierten Mehrverkehre und des Verkehrslärms zu berücksichtigen. So wurde bei Erarbeitung des lufthygienischen Fachgutachtens von simuPLAN (simuPlan,

16.12.2019) die Entwicklung des Gebietes „Stadthafen Nord“ bei den Berechnungen bereits mit einbezogen.

Weitere Ausführungen nach Vorlage der gutachterlichen Aussagen.

6.7.6. Klimaschutz

Mit dem am 30.07.2011 in Kraft getretenen Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes bei der Entwicklung in den Städten und Gemeinden (KlimaSchFG – Klimaschutz-Förderungsgesetz) wurde das Baugesetzbuch unter dem Aspekt des Klimaschutzes und des Einsatzes erneuerbarer Energien, der Energieeffizienz und der Energieeinsparung geändert und ergänzt. Weiterhin kann auf die speziellen energiefachrechtlichen Regelungen mit ihren Verpflichtungen zur Errichtung und Nutzung bestimmter erneuerbarer Energien verwiesen werden, die bei der Bauplanung und Bauausführung zu beachten und einzuhalten sind. Nach § 3 Abs. 1 Erneuerbare-Energien-Wärme-Gesetz (EEWärmeG) werden die Eigentümer von Gebäuden, die neu errichtet werden, etwa dazu verpflichtet, den Wärmeenergiebedarf des Gebäudes durch die anteilige Nutzung von erneuerbaren Energien zu decken. Im Zuge der Energieeinsparverordnung (EnEV) ist zudem sicherzustellen, dass bei der Errichtung und wesentlichen Änderung von Gebäuden ein bestimmter Standard an Maßnahmen zur Begrenzung des Energieverbrauchs von Gebäuden einzuhalten ist.

Seit April 2016 gehört Münster 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.

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 erstellt. Konsequenzen für die aktuelle Planung können sich etwa bei der Zusammenstellung von Pflanzlisten für grünordnerische Maßnahmen ergeben. So kann über Verwendung von stadtklimafesten Baumarten die Lebenserwartung gepflanzter Bäume im urbanen Raum deutlich erhöht werden. 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 potentiellen Überflutungsbereiches.

6.7.7. Eingesetzte Techniken und Stoffe

Im Änderungsbereich 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 Fall nur allgemein gebräuchliche Techniken und Stoffe eingesetzt werden, die den aktuellen einschlägigen Richtlinien und dem Stand der Technik entsprechen.

6.7.8. 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.

6.7.9. 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. Im Änderungsbereich wird diesen Zielvorgaben entsprochen, da die Umnutzung eine innerstädtisch gelegene und ehemals bereits vollständig bebaute Fläche vorbereitet wird. Der Bodenschutzklausel des § 1a BauGB wird somit entsprochen.

6.7.10. 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 für den Änderungsbereich berühren die Umwidmungssperrklausel nicht, da die Flächen ehemals gewerblich genutzt wurden.

6.7.11. 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' sowie die TA Lärm.

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.

6.8. Monitoring

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

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

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

6.9. Allgemein verständliche Zusammenfassung

Im Änderungsbereich sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung eines Stadtbereichszentrums vorbereitet werden, in dem neben Flächen für großflächigen Einzelhandel auch Flächen für Wohn- und Dienstleistungsnutzungen, für Gastronomie sowie die Errichtung zweier Kindergrößtagespflegeeinrichtungen vorgesehen sind. Zur Entlastung der Parkplatzsituation im Stadtquartier ist mit dem geplanten Vorhaben neben der Bereitstellung von Kundenparkplätzen auch das Angebot einer Quartiersgarage verbunden.

Die 97. FNP-Änderung sieht dabei gegenüber dem rechtskräftigen Flächennutzungsplan (39. FNP-Änderung) keine geänderten Inhalte vor. Da jedoch zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 'Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg', der im Parallelverfahren aufgestellt wird, mittlerweile u. a. neue Fachgutachten zu den Themen Verkehr und Immissionsschutz erarbeitet wurden, sollen diese neuen Inhalte über eine erneute FNP-Änderung gewürdigt und in die Umweltprüfung einbezogen werden.

Was die Bestandssituation im Änderungsbereich betrifft, wurde das Gebäude im westlichen Teil des Änderungsbereiches auf Basis des Vorgängerbebauungsplanes Nr. 535 bereits im Jahr 2016 errichtet und ist mittlerweile bewohnt. Die übrigen Flächen sind von Baustellentätigkeit geprägt, wobei die im Januar 2018 begonnenen Bauarbeiten seit Februar 2019 ruhen. Für Teile des Vorhabens ist die Umsetzung aktuell bereits erfolgt und mit der großflächigen Tiefgarage und dem Gebäudeteil C (Bebauung am Hafenweg) zu rd. 2/3 nahezu fertiggestellt.

Vorbelastungen existieren in Form von deutlichen Verkehrsbelastungen insbesondere entlang des Hansarings, in dessen Folge die Bereiche entlang des Hansarings hohen Belastungen aus Verkehrslärm mit Beurteilungspegeln oberhalb der geltenden Orientierungs- und Grenzwerte bis teilweise in den Grenzbereich der Unzumutbarkeit ausgesetzt sind. Eine Belastung durch Luftschadstoffe ist infolge der hohen Verkehrsbelastungen ebenfalls gegeben, die zulässigen Jahresmittelwerte der 39. BImSchV für Feinstaub und Stickstoffdioxid werden jedoch sicher eingehalten.

Für den Änderungsbereich sind infolge der Verkehrslärmvorbelastung am Hansaring vornehmlich zusätzliche Einwirkungen auf die Verkehrslärmsituation als erhebliche nachteilige Umweltauswirkung zu bewerten. Mit Umsetzung der Entwicklungsziele sind auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung daher geeignete Lärminderungsmaßnahmen zum Schutz der beste-

henden und geplanten Nutzungen sicher zu stellen. Die vorhandenen Luftschadstoffbelastungen werden durch Umsetzung der Planung hingegen nur geringfügig beeinflusst und bleiben im gesamten Änderungsbereich weiterhin deutlich unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte.

Hinsichtlich der gemäß § 44 BNatSchG notwendigen Aussagen zu geschützten Arten sowie ggf. notwendigen Artenschutzmaßnahmen wurde eine artenschutzrechtliche Stellungnahme erarbeitet. Artenschutzrechtliche Konflikte sind bei Beachtung von Bauzeitenregelungen bzw. bei Durchführung geeigneter und mit der Behörde abzustimmender Vergrümmungsmaßnahmen im Ergebnis nicht absehbar.

Weitere Umweltfaktoren werden durch die Planung nicht in relevantem Maße berührt. Mit Durchführung von Sanierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Teilerrichtung des Planvorhabens ist gegenüber der ehemaligen Altlastensituation am Standort mittlerweile sogar eine deutliche Verbesserung des Boden- und Grundwasserschutzes gegeben. Nahezu der gesamte Geltungsbereich kann heute als saniert angesehen werden. Lediglich im Gehwegbereich zum Hansaring sowie im Bereich des Hafenweges sind Restbelastungen verblieben. Gleichwohl erfolgt mit der 97. FNP-Änderung weiterhin eine Kennzeichnung gemäß Altlastenkataster, um der karteimäßigen Überwachung und unbeschränkten Aufbewahrungspflicht von Informationen zu Altlastenflächen Rechnung zu tragen.

Weitere Ausführungen nach Vorlage der gutachterlichen Aussagen.

6.10. Quellen

Fertigstellung des Quellenverzeichnisses nach Vorlage der gutachterlichen Aussagen.

Diese Begründung dient gemäß § 5 Abs. 5 BauGB als Anlage zum Entwurf der 97. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Münster-Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“

Münster, den _____
Der Oberbürgermeister
In Vertretung

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen- und Gutachtenverzeichnis zur 97. Änderung des Flächennutzungsplans

- Junker und Kruse Stadtforschung Planung. April 2019.** *Gutachterliche Stellungnahme, Aktualisierung der vorliegenden Wirkungsanalyse zur geplanten Ansiedlung eines Verbrauchermarktes und weiterer Einzelhandelsbetriebe am Hansaring in Münster (Hafencenter).* Dortmund : Junker und Kruse Stadtforschung Planung, April 2019.
- **28.10.2019.** *Münster HafenMarkt (ehemals Hafencenter) Kurzstellungnahme.* Dortmund : Junker und Kruse Stadtforschung Planung, 28.10.2019.
- nts Ingenieurgesellschaft mbH. 21.02.2020.** *Verkehrstechnische Untersuchung zum VBP Nummer 609 in Münster.* Münster : nts Ingenieurgesellschaft mbH, 21.02.2020.
- **21. Februar 2020.** *Verkehrstechnische Untersuchung zum VBP Nummer 609 in Münster.* Münster : nts Ingenieurgesellschaft mbH, 21. Februar 2020.
- simuPlan. 16.12.2019.** *Bebauungsplan Nr. 609 "HafenMarkt" in Münster, Lufthygienisches Fachgutachten.* Dorsten : simuPlan, 16.12.2019. Auftrags-Nr. 2052I.
- Stadt Münster Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit. 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.* Münster : s.n., 15.04.2019. Projekt-Nummer 12126.
- 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.
- Stadt Münster. 28.10.2019.** Anlage 2 zur Vorlage Nr. V/1061/2019. *Stroetmann Grundbesitz-Verwaltung GmbH & Co. KG, Antrag auf Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans gem. § 12 BauGB.* Münster : Stadt Münster, 28.10.2019.
- **29.11.2019.** Anlage 2 zur Vorlage Nr. V/1061/2019/1. *Stroetmann Grundbesitz-Verwaltung GmbH & Co. KG, Ergänzungsantrag zu unserem Antrag vom 28.01.2019 - Markthallenkonzept im HafenMarkt.* Münster : Stadt Münster, 29.11.2019.
- 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.