

Begründung

zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 und Vorhaben- und Erschließungsplan: Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg

Inhalt	Seite
1. Planungsgrundlagen	2
1.1. Planungsanlass und Planverfahren.....	2
1.2. Allgemeine Beschreibung des Vorhabens	4
1.3. Auswahl des Vorhabenstandortes.....	6
2. Geltungsbereich.....	6
3. Planungsrechtliche Situation	7
3.1. Landesentwicklungsplan und Regionalplan	7
3.2. Vorbereitende Bauleitplanung, Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	7
3.3. Verbindliche Bauleitplanung, Festsetzungen in rechtskräftigen Bauleitplänen.....	8
3.4. Sonstige Satzungen, Verordnungen	9
4. Räumliche und strukturelle Situation	9
5. Planungsziele.....	10
6. Inhalt des vorhabenbezogenen Bebauungsplans	12
6.1. Grundzüge der Planung	12
6.2. Bauliche Nutzung und Baugestaltung	15
6.2.1. Bestimmung von Art und Maß der Nutzung.....	15
6.2.2. Bebaubare Flächen.....	21
6.2.3. Bauweise und Bauform	22
6.2.4. Firstrichtung, Dachform.....	23
6.2.5. Material, Farbgebung	23
6.2.6. Stellplätze, Nebenanlagen	23
6.2.7. Werbeanlagen	25
6.3. Verkehrsflächen / Erschließung.....	26
6.3.1. Verkehrliche Situation, Erschließung	26
6.3.2. ÖPNV-Anbindung.....	27
6.3.3. Verkehrsflächen	27
6.4. Ver- und Entsorgung / technische Infrastruktur.....	28
6.4.1. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte	29
6.5. Grünflächen / Freiflächen / Begrünung	31
6.5.1. Öffentliche Grünflächen	31
6.5.2. Anpflanz- und Erhaltungsgebote	31
6.5.3. Ausgleichsflächen	32
6.6. Immissionsschutz	32
6.6.1. Schallimmissionen.....	32
6.6.2. Luftschadstoffimmissionen	35
6.6.3. Störfall-Betrieb.....	37
6.7. Altlasten / Altstandorte.....	38
6.8. Denkmalschutz / Archäologie	40
6.9. Artenschutz.....	40
7. Flächenbilanz.....	41
8. Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gemäß § 2 a BauGB	42
8.1. Rahmen der Umweltprüfung.....	42
8.2. Kurzdarstellung der Planung	42
8.3. Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes.....	44
8.3.1. Fachgesetze.....	44

8.3.2. Fachplanungen.....	45
8.4. Ausgangssituation (Basisszenario) und Umweltauswirkungen der Planung	46
8.4.1. Mensch und menschliche Gesundheit	46
8.4.2. Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	49
8.4.3. Boden / Fläche	51
8.4.4. Wasser	52
8.4.5. Klima/Luft	53
8.4.6. Landschaft.....	54
8.4.7. Kultur- und Sachgüter	54
8.4.8. Wechselwirkungen der Schutzgüter.....	55
8.4.9. Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen	55
8.5. Eingriffsregelung.....	55
8.6. Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante).....	57
8.7. Anderweitige Planungsmöglichkeiten.....	57
8.8. Sonstige umweltrelevante Anforderungen	58
8.8.1. Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	58
8.8.2. Art und Menge an Emissionen bzw. Belästigungen.....	58
8.8.3. Art und Menge erzeugter Abfälle und ihre Beseitigung / Verwertung.....	58
8.8.4. Risiken durch Unfälle oder Katastrophen	58
8.8.5. Kumulierung mit Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete.....	59
8.8.6. Klimaschutz	59
8.8.7. Eingesetzte Techniken und Stoffe	59
8.8.8. Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der europäischen Gemeinschaften festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden	60
8.8.9. Bodenschutzklausel	60
8.8.10. Umwidmungssperrklausel	60
8.8.11. Beschreibung der Methodik und Hinweise auf Schwierigkeiten und Kenntnislücken bei Erstellung des Umweltberichtes	60
8.9. Monitoring	61
8.10. Allgemein verständliche Zusammenfassung.....	61
8.11 Quellen	64
9. Zusammenfassen der Umweltauswirkungen.....	65
9.1. Eingriffe in Natur und Landschaft, Ausgleich	65
10. Realisierung der Planung / Durchführungsmaßnahmen	65

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 Jahre 2004 gefasst und in der Fassung vom 3.5.2012 vom Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft (ASSVW) der Stadt Münster als handlungsleitende Grundlage für die weitere strukturelle und städtebauliche Entwicklung und die erforderlichen Bauleitplanverfahren im Bereich der Stadthäfen Münster beschlossen wurden. Unter der Gebietskategorie 12 wird im Masterplan für den Bereich südlich des Hansarings, auf den Flächen zwischen Schillerstraße und Hafenweg, als Standortpotenzial die Ansiedlung großflächigen Einzelhandels mit einer maximalen Verkaufsfläche von 4.900 m² mit ergänzenden Wohn- und Dienstleistungsnutzungen benannt. Die Zielsetzungen für den Standort gehen

zurück auf das ‚Einzelhandelskonzept - Leitlinien der räumlichen Entwicklung, 2004‘, das als vorgeschaltetes, gesamtstädtisches Plan- bzw. Entwicklungskonzept im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB die Voraussetzung für die Darstellung des Bereiches im Masterplan Stadthäfen lieferte (weitergehend siehe Kapitel 5).

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

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 rd. 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 im heilenden Verfahren nach § 214 Abs. 4 BauGB wieder in Kraft zu setzen.

Im Zuge der Überarbeitung wurde neben der Behebung der gerügten Mängel auch das 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. Dem Antrag zum Aufstellungsbeschluss des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“ wurde zugestimmt. Der Aufstellungsbeschluss wurde am 11.12.2019 durch den Rat der Stadt Münster gefasst und im Amtsblatt Nr. 24 vom 20.12.2019 öffentlich bekannt gemacht. Im Amtsblatt Nr. 1 vom 10.01.2020 erfolgte eine erneute Veröffentlichung aufgrund einer fehlerhaften Bezeichnung des Übersichtsplans im Amtsblatt 24.

Der Bebauungsplan Nr. 609 wird als vorhabenbezogener Bebauungsplan gemäß § 12 BauGB mit einer vollständigen Umweltprüfung durchgeführt. Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans umfasst als Vorhabenbereich das Grundstück zur Errichtung des Planvorhabens und, in Abstimmung auf die verkehrlichen Belange, den Abschnitt des Hafenwegs von der Dortmunder Straße bis zur östlichen Grenze des Vorhabenbereichs sowie den zur Anbindung des Planvorhabens umzubauenden Teil des Hansarings. Weitergehend ist das Flur-

stück Nr. 898 im westlichen Anschluss des Vorhabens zum Hafenweg als sogenannter Ergänzungsbereich nach § 12 Abs. 4 BauGB in den Geltungsbereich mit einbezogen. Auf dem Flurstück wurde auf Grundlage des damaligen vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 zwischenzeitlich ein Gebäude mit Wohnungen, Büros und Praxen errichtet, das mit Unwirksamkeit des Bebauungsplanes nun über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan VBP Nr. 609 planungsrechtlich zu sichern ist.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB zum VBP Nr. 609 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. Allgemeine Beschreibung des Vorhabens

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

Als Einzelhandelseinrichtungen ist die Errichtung eines Verbrauchermarktes mit einem modernen Markthallenkonzept auf einer Verkaufsfläche (VK) von maximal 2.950 m², ein Lebensmittel-discountmarkt mit 900 m² VK, ein Drogeriefachmarkt mit 550 m² VK und eine Apotheke mit 50 m² VK vorgesehen. Die maximale Verkaufsfläche der Einzelhandelseinrichtungen im Vorhabenbereich beträgt insgesamt 4.450 m². Die ergänzenden Nutzungen umfassen Flächen für Dienstleistungsbetriebe (rund 3.700 m²) und Gastronomie (rund 1.100 m²) sowie rund 34 Wohneinheiten auf ca. 3.100 m². In Anlehnung an das Münsteraner Modell zur sozialgerechten Bodennutzung entsprechen 1/3 der Wohnungen den Wohnraumförderungsbestimmungen für öffentlich geförderte Wohnungen, eine reale Förderung der Einheiten ist aufgrund des bereits erfolgten Baubeginns ausgeschlossen.

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

Abgeleitet aus den betrieblichen Abläufen und funktionalen Zuordnungen gruppieren sich die Handelseinrichtungen in den Erdgeschosszonen der beiden Gebäudekomplexe. Der nördliche Gebäudeteil umfasst im Erdgeschoss den Verbrauchermarkt sowie die Flächen für den Drogeriemarkt, die Apotheke, Dienstleistungsbetriebe sowie die Kindergrößtagespflege. Die Oberge-

schosse der viergeschossigen Randbebauung sind Dienstleistungs- sowie Wohnnutzungen vorbehalten. Die siebengeschossige Eckbetonung zum Hansaring umfasst ab dem 5. Obergeschoss ausschließlich Wohnungen. Im Innenbereich prägt der sich aus der Fassade entwickelnde rund 25,00 m hohe ‚Uhrenturm‘ – zur Aufnahme der erforderlichen technischen Anlagen – den Raum. Der südwestliche Gebäudekomplex nimmt im Erdgeschoss die Flächen für den Lebensmitteldiscountmarkt sowie Flächen für Gastronomie und Dienstleistungsnutzungen auf. In den Obergeschossen der vorwiegend dreigeschossigen Bebauung sind mit Ausnahme des Gebäuderiegels am Hafenweg (Büros) ausschließlich Wohnnutzungen geplant. Neben der dreigeschossigen Raumbegrenzung zur freien Mitte nimmt die Bebauung des südwestlichen Gebäudeteils die bestehenden Gebäudehöhen am Hansaring auf, lediglich der Gebäudeabschluss am Hafenweg ist mit einer Abstufung von zwei auf vier Geschosse akzentuiert. Mit Ausnahme einzelner weniger Teilbereiche und Vordachflächen werden nahezu alle Dachflächen im Vorhabenbereich extensiv begrünt.

Zwischen den beiden Gebäudekomplexen, im südöstlichen Grundstücksbereich zum Hafenweg, ist der Kundenparkplatz mit insgesamt 103 ebenerdigen Stellplätzen angeordnet. Neben den Pkw-Stellplätzen werden in den Vorbereichen der Erdgeschossnutzungen zusätzlich insgesamt rd. 274 (EG. insgesamt 298) Fahrradabstellplätze errichtet. Den räumlichen südlichen Übergang zum Hafenweg bildet eine hochwertig gestaltete Grünfläche, die als sog. Pocket-Park ein zusätzliches Aufenthaltsangebot schafft und gleichzeitig den Kundenparkplatz zum öffentlichen Raum des Hafenweges abgrenzt. Der Kundenparkplatz einschließlich des Pocket-Parks wird mit insgesamt mindestens 30 Einzelbäumen grünräumlich aufgewertet. Zur freien südöstlichen Grundstücksgrenze bleibt nach Rückbau der grenzständigen ehemaligen Gewerbehallen der Firma OSMO eine Grenzwand in einer Höhe von 5,00 m bestehen. In der Verbindung des Vorhabengrundstücks mit dem zukünftigen Entwicklungsbereich des Stadtquartiers „Stadthafen Nord“ im direkten räumlichen Anschluss nach Osten wird die Wand punktuell geöffnet.

Das Vorhabengrundstück ist nahezu vollständig mit einer Tiefgarage unterbaut. In der Tiefgarage werden insgesamt rd. 350 Stellplätze realisiert, von denen 130 den Kunden, Mitarbeitern und Mietern der Vorhabennutzungen vorbehalten sind und 220 Stellplätze im Sinne einer Quartiersgarage der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Weitergehend wird mit rd. 135 Fahrradabstellplätzen in der Tiefgarage den bauordnungsrechtlichen Bedarfen an ausreichenden Fahrradstellplätzen entsprochen. Alle Stellplätze im Vorhabenbereich werden bewirtschaftet und sind ab der zweiten Stunde kostenpflichtig. Die Belegung der Tiefgaragenstellplätze wird elektronisch gesteuert, eine separierte Ausweisung von bauordnungsrechtlich erforderlichen Vorhabenstellplätzen und öffentlichen Stellplätzen der Quartiersgarage ist damit entbehrlich und wird nicht vorgenommen. Die Sicherung der Quartiersgarage einschließlich der Festlegungen zur Betreiberschaft erfolgt über Regelungen im Durchführungsvertrag sowie ergänzende privatrechtliche Verträge.

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

1.3. Auswahl des Vorhabenstandortes

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

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

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

Alternative Standorte sind vor dem Hintergrund der bestehenden Bedarfe und Abhängigkeiten nicht Gegenstand der Planung.

2. Geltungsbereich

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

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

Der Geltungsbereich umfasst die folgenden Flurstücke:

- Gemarkung Münster, Flur 147, Flurstücke 361, 378, 727, 898, 933, 935, 945, 946, 947, 961, 962 sowie 883, 884 und 897 jeweils teilweise.
- Gemarkung Münster, Flur 148, Flurstücke 647 und 683 jeweils teilweise.

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

3. Planungsrechtliche Situation

3.1. Landesentwicklungsplan und Regionalplan

Die Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP Nr. 609 erfolgt auf Grundlage der bestehenden landesplanerischen Zielsetzungen am Standort gemäß den Zielen und Grundsätzen der Anlage 1 zum Ziel 6.5-2 des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Weitergehend siehe Kapitel 6.1.

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

3.2. Vorbereitende Bauleitplanung, Entwicklung aus dem 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 Gastronomie, Dienstleistungen und nicht störendem Gewerbe als Gewerbegebiet dargestellt. Im Teilbereich südlich des Stadthafens I stellt der Flächennutzungsplan ein Industriegebiet dar.

Die Flächen im Geltungsbereich des VBP 609 sind – mit Ausnahme der Straßenverkehrsfläche des Hansarings und des Hafenwegs - mit dem Vorhabenbereich sowie dem Ergänzungsbereich nach § 12 Abs. 4 BauGB im Flächennutzungsplan der Stadt Münster als gemischte Baufläche dargestellt. Der Hansaring ist Teil der übergeordneten Straßenverkehrsflächendarstellung, der Hafenweg ist Bestandteil der für die nördlichen Flächen entlang des Stadthafens I anschließenden Gewerbegebietsdarstellung. Die Darstellungen gehen zurück auf die parallel zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 durchgeführte 39. Änderung des Flächennutzungsplans. Die 39. Änderung des Flächennutzungsplans wurde am 22.4.2016 wirksam.

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

Die 97. FNP-Änderung sieht nach wie vor für die Baufelder im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 die Darstellung einer gemischten Baufläche vor. Damit ist der VBP Nr. 609 aus dem Flächennutzungsplan entwickelt, da das Vorhaben ausschließlich Nutzungen umfasst, die auch auf gemischten Bauflächen (hier etwa Kerngebiete) zulässig sind.

3.3. Verbindliche Bauleitplanung, Festsetzungen in rechtskräftigen Bauleitplänen

Die durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 zu überplanenden Flächen liegen im Bereich des Hansarings und der Emdener Straße derzeit im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 356 „Hauptbahnhof (Wolbecker Straße / Von-Vincke-Straße / Engelstraße / Herwarthstraße / Von-Steuben-Straße / Hafenstraße / Hansaring)“, rechtsverbindlich seit dem 28.12.1990, die nach Osten angrenzende Fläche des Hansarings liegt außerhalb von Festsetzungen der verbindlichen Bauleitplanung. Der Vorhabenbereich sowie der Ergänzungsbereich nach § 12 Abs. 4 BauGB liegen einschließlich des Hafenwegs im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 401 „Stadthafen I / Albersloher Weg“ in der Fassung der 5. Änderung, rechtsverbindlich seit dem 1.9.2006.

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

Der Bebauungsplan Nr. 401 umfasst - mit Ausnahme des Eckbereiches westlich der Bernhard-Ernst-Straße - die Flächen zwischen Hansaring, Schillerstraße, Dortmund-Ems-Kanal und dem Albersloher Weg. Für die Flächen im Geltungsbereich des VBP Nr. 609 setzt der Bebauungsplan Nr. 401 die Flächen östlich der Dortmunder Straße, südlich des Hansarings und südwestlich der Schillerstraße als Mischgebiete (MI) in geschlossener Bauweise mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 und einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,8 fest. Die Geschossigkeit zu den angrenzenden Verkehrsflächen ist auf maximal vier Vollgeschosse begrenzt, rückwärtig wird eine Bebaubarkeit mit ein- bis zweigeschossigen Gebäuden planungsrechtlich ermöglicht. Für den nördlichen Planbereich ist als Entwicklungsziel eine Fortführung der äußeren straßenbegleitenden Mischgebietsbebauung in den Blockinnenbereich mit einer öffentlichen Grünfläche als wohnungsnaher Spielplatzfläche festgesetzt, die Planungen wurden jedoch nicht umgesetzt. Der südliche Planbereich zum Hafenweg ist als Gewerbegebiet (GE) mit einer GRZ von 0,8 und einer GFZ von 1,8 sowie über eine maximale Viergeschossigkeit mit einer zulässigen Bauhöhe von bis zu 16,00 m planungsrechtlich gesichert. Neben der Art und dem Maß der baulichen Nutzung enthält der Bebauungsplan Nr. 401 Festsetzungen zur Einzelhandelssteuerung, zur Zulässigkeit von Betrieben im Gewerbegebiet, zur Gliederung nach Abstandsklassen, zum unteren Bezugspunkt für festgesetzte Bauhöhen und zu Lärmpegelbereichen entlang von Baugrenzen, die nach heutiger Rechtsprechung Fragen hinsichtlich der Wirksamkeit aufwerfen.

Die Umsetzung der für den Vorhabenstandort festgelegten Entwicklungsziele zur Errichtung von Einzelhandelseinrichtungen mit ergänzenden Dienstleistungs-, Gastronomie- und Wohnnutzungen im Sinne eines Stadtbereichszentrums ist im Rahmen der Festsetzungen des Bebauungs-

plans Nr. 401 nicht möglich, so dass eine Änderung des bestehenden Planungsrechts erforderlich wurde und ist. Die Änderung erfolgte ab 2012 über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 mit Satzungsbeschluss in 12/2015. Mit dem Urteil des OVG NRW vom 12.4.2018 – 7 D 53/16.NE zur Unwirksamkeit des VBP Nr. 535 gelten für die betroffenen Flächen wieder die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 401.

Zur Umsetzung der Zielsetzungen des Masterplans „Stadthäfen Münster“ (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, Mai 2012) im übergeordneten Planbereich sind mit dem Bebauungsplan Nr. 541 und dem Bebauungsplan Nr. 600 weitere Bauleitpläne im Verfahren. Der Bebauungsplan Nr. 541 mit Stand Offenlage Mai 2018 umfasst alle Flächen südlich des Stadthafens I zwischen Albersloher Weg und Schillerstraße / Lütkenbecker Weg bis zur Bundesstraße B51 im Südosten. Zur Sicherung der zukünftigen Entwicklungsziele ist der Bebauungsplan Nr. 348 für den Bereich Dortmund-Ems-Kanal / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B51 / Theodor-Schweibe-Straße seit April 2019 mit der Veränderungssperre Nr. 109 belegt. Für den Bebauungsplan Nr. 600 als Standort für den Bereich ‚Stadthafen Nord‘ im direkten östlichen Anschluss an das vorliegende Planvorhaben, wurde die Aufstellung am 12.12.2018 beschlossen, ein abgestimmtes städtebauliches Konzept für die Überplanung aller Teilgrundstücke liegt aktuell nicht vor.

3.4. Sonstige Satzungen, Verordnungen

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

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

4. Räumliche und strukturelle Situation

Das Plangebiet liegt östlich des Hansarings zwischen der Schillerstraße und dem Hafenweg im Stadtbezirk Hafen als Teil des Hansaviertels. Geprägt wird der Stadtbereich durch die heterogene Bebauung im Übergang der straßenbegleitenden geschlossenen Blockstruktur der auslaufenden südöstlichen Innenstadt zu den Büro- und Dienstleistungseinrichtungen bzw. gewerblich genutzten Gebäuden und Anlagen im Umfeld der Münsteraner Stadthäfen.

Nördlich zum Hansaring sowie im Anschluss zur Schillerstraße begrenzt eine vier- bis fünfgeschossige Blockrandbebauung mit in weiten Teilen gemischten Nutzungen in den Erdgeschossen und einer überwiegenden Wohnnutzung in den Obergeschossen den Geltungsbereich. Mit einem Penny- und einem Rewe-Markt sowie mehreren kleinteiligen Laden- und Büronutzungen sind am Hansaring bereits Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote vorhanden. Nach Wes-

ten zur Dortmunder Straße, nördlich des Hafenwegs, wird die Struktur durch ein viergeschossiges Bürogebäude bestimmt, das über den Neubau des Wohn- und Bürogebäudes im Ergänzungsbereich gemäß § 12 Abs. 4 BauGB des VBP Nr. 609 als geschlossene Straßenrandbebauung räumlich fortgeführt wurde. Nach Osten zwischen Schillerstraße und Hafenweg grenzt das als Stadthafen Nord bezeichnete ehemalige Gewerbegrundstück (OSMO-Gelände) mit in Teilen großmaßstäblichen Anlagen und Hallen an. Die Flächen werden derzeit vorbereitet, zwischen Hafenweg und Hafenbecken sind die Hallenstrukturen bereits vollständig rückgebaut. Insgesamt soll der Bereich Stadthafen Nord zu einem urbanen Stadtquartier mit überwiegender Wohn- und Büronutzungen entwickelt werden.

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

Mit Umsiedlung des Gefahrgutlagers der Fa. Lenkering im Jahr 2016/17 konnte die Weiterentwicklung des Hafensareals weiter fortschreiten. Südlich des Stadthafens I bestimmen neben einzelnen Neubauten derzeit nach wie vor Gewerbe- und Industrienutzungen das Erscheinungsbild. Insgesamt soll der Südhafen nicht-störenden Gewerbebetrieben, Büronutzungen sowie Kunst- und Kultureinrichtungen vorbehalten sein, das eigenständige gastronomische Angebot soll sich weiter auf den nördlichen Hafenbereich konzentrieren. Als aktuelle hafen- und stadtbildprägende Projekte sind der Umbau des denkmalgeschützten Rhenus-/Flechthaim-Speicherensembles und die Realisierung des Speicher 42 hervorzuheben.

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

5. Planungsziele

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 werden unter dem Titel ‚HafenMarkt‘ die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Schaffung eines urbanen Quartiersmittelpunktes

zwischen Hansaring und Hafenweg geschaffen. Entsprechend den Zielen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, August 2018) sollen im Bereich Hansaring/Osmo großflächige und nichtgroßflächige Einzelhandelseinrichtungen mit überwiegend nahversorgungsrelevanten Sortimenten in der Ziel-Perspektive B ‚Stadtbereichszentrum‘ zur langfristigen Sicherung der qualitativen Versorgung im Stadtquartier angesiedelt werden. In der Nutzungsdurchmischung mit zusätzlichen Gastronomie- und Dienstleistungsangeboten sowie ergänzenden Wohnnutzungen werden für das Quartier zusätzliche Bedarfe gedeckt und Angebote geschaffen.

Weitergehend soll über die im Zusammenhang mit dem Vorhaben geplante öffentliche Quartiersgarage den erhöhten Stellplatzbedarfen im Hansaviertel und am Hafen entsprochen und der Parkdruck mit belastenden Parksuchverkehren, insbesondere in der angrenzenden Wohnnachbarschaft, reduziert werden. Städtebaulich soll in der Einbindung des Plangrundstücks in die umgebende Stadtstruktur eine Verbesserung der Durchwegung des ehemals abgeschlossenen Hafensareals insbesondere durch Fuß- und Radwege erwirkt werden. So werden über das Vorhabengrundstück neue durchgehende Verbindungen vom Hansaring bis zum Hafenweg bzw. vom Hansaring bis zur östlichen Grundstücksgrenze (Anschluss an den Bereich Stadthafen Nord / Neuhafen) hergestellt und planungsrechtlich gesichert.

Die Planungsinhalte sind Teil der Umstrukturierung im südöstlichen Innenstadtbereich von Münster, deren wesentliche Zielaussagen zur Sicherung der stadträumlichen und nutzungsspezifischen Qualitäten im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Masterplan „Stadthäfen Münster“ (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, Mai 2012) niedergelegt sind. Über die politischen Beschlüsse zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept (zuletzt im März 2018 – 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 vorliegenden 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 Markthallenkonzept, 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 des Pocket-Parks und zusätzlicher Baumpflanzungen auf dem Vorhabengrundstück sowie der nahezu vollständigen Begrünung der Hauptdächer des Vorhabens eine Stärkung grünräumlicher Qualitäten am Standort erwirkt (siehe auch Kapitel 1.2).

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

6. Inhalt des vorhabenbezogenen Bebauungsplans

6.1. Grundzüge der Planung

Die Grundzüge der Planung des HafenMarktes gehen zurück auf das Planverfahren des vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 zur Realisierung des Hafencenters als Stadtbereichszentrum mit ergänzenden Büro-, Dienstleistungs- und Büronutzungen zwischen Hansaring und Hafenweg (weitergehend siehe Kapitel 1.1). Die Ausweisung großflächigen Einzelhandels am Standort war für das damalige Hafencenter ein wesentliches Entwicklungsziel und ist auch für den vorliegenden HafenMarkt ein zentraler Planungsbaustein, für den die Einhaltung landesplanerischer Kriterien und die städtebaulichen Auswirkungen des Planvorhabens auf die im Einwirkungsbereich bestehenden zentralen Versorgungsbereiche gutachterlich zu prüfen und in die Abwägung einzustellen sind. Im Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, August 2018) ist das Vorhabengrundstück einschließlich der westlich bis zur Dortmunder Straße angrenzenden Flächen unter der Nummer B_4 als neu zu entwickelndes Stadtbereichszentrum „Hansaring / Osmo“ mit mittelzentraler Versorgungsfunktion 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 Planverfahren zum VBP Nr. 535 hatte das OVG im Normenkontrollurteil angemahnt, im Rahmen eines heilenden Verfahrens in den Blick zu nehmen, ob die Belange des Schutzes zentraler Versorgungsbereiche 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 Planungs-

ziele vertretbar. Strukturelevante Auswirkungen auf die vorhandene Zentrenstruktur und Versorgungssituation sind mit Ausnahme des Stadtteilzentrums ‚Wolbecker Straße (westlich)‘ nicht zu erwarten. Die Gefahr einer möglichen Beeinträchtigung durch potenzielle Betriebsaufgaben frequenzerzeugender Magnetbetriebe in den Branchen Nahrungs- und Genussmittel sowie Gesundheit und Körperpflege wird jedoch nicht zu einem Funktionsverlust des Stadtteilzentrums führen, da die verbleibenden Anbieter die Funktion eines Stadtteilzentrums weiter sicherstellen werden.

Mit dem nun vorliegenden HafenMarkt ist eine erneute Reduzierung der Gesamtverkaufsfläche im Geltungsbereich des VBP Nr. 609 auf 4.450 m² verbunden, 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 des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 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 lt. Gutachter auch die warengruppenspezifischen Verkaufsflächen und potentiellen Warenumsätze verringern und in der Folge auch die absatzwirtschaftlichen Auswirkungen im Untersuchungsraum reduzieren. Absatzrelevante Auswirkungen aus dem veränderten 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. Die Kompatibilität des Planvorhabens mit den landesplanerischen Zielen und Grundsätzen des LEP NRW ist gegeben.

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

Bodenuntersuchungen und/oder Untersuchungen zu Altlasten sind zum VBP Nr. 609 nicht mehr beizubringen. Im Zusammenhang mit dem Planverfahren des VBP Nr. 535 wurden aufgrund der früheren gewerblichen Nutzungen des Plangebietes umfangreiche Altlastenuntersuchungen durchgeführt und Bodenbelastungen festgestellt. Die Sanierung der betroffenen Flächen erfolgte mit den Erdbauarbeiten im Zuge der Teilerrichtung des Vorhabens und ist vollständig abgeschlossen. Weitergehende tiefgründige Bodeneingriffe können mit Fertigstellung der Tiefgarage ausgeschlossen werden. Mit Abschluss der Erdbauarbeiten sind Einflüsse aus Kampfmitteln für den Geltungsbereich ebenfalls nicht mehr zu erwarten.

Mit der Fertigstellung des Gebäudes im Ergänzungsbereich nach § 12 Abs. 4 BauGB sowie Abriss der Altgebäude im Vorhabenbereich und Teilfertigstellung des Planvorhabens sind artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen nicht mehr notwendig bzw. können im Falle der Wiederaufnahme der Bautätigkeit im Brutzeitraum auf Vergrämnungsmaßnahmen reduziert werden. Ebenfalls nicht mehr gegeben sind Betroffenheiten aus einem ehemals südlich des Stadthafen I gelegenen Störfallbetrieb, da der Betrieb zwischenzeitlich an einen anderen Standort verlagert wurde.

Die im Folgenden aufgezeigten Inhalte zur planungsrechtlichen Sicherung des Nutzungskonzeptes und des städtebaulich architektonischen Konzeptes sowie zur Sicherung einer verträglichen Einpassung des Planvorhabens in die bestehende Stadtstruktur werden in Form von Festsetzungen und Hinweisen in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen. Neben der planungsrechtlichen Sicherung wird gemäß § 12 Abs. 3 BauGB der begleitende Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Die Sicherung der Umsetzung der Vorhabenziele erfolgt über einen zwischen der Stadt Münster und dem Vorhabenträger abgeschlossenen Durchführungsvertrag.

6.2. Bauliche Nutzung und Baugestaltung

6.2.1. Bestimmung von Art und Maß der Nutzung

Im räumlichen Geltungsbereich wird die **Art der baulichen Nutzung** gemäß § 12 BauGB und analog zu § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB bestimmt. Entsprechend § 12 Abs. 3 BauGB ist die Stadt Münster im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans nicht an den Festsetzungskatalog des § 9 BauGB gebunden.

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

- in dem mit **A** gekennzeichneten Teilbereich ausschließlich ein Verbrauchermarkt (inklusive Konzessionäre) mit einer Verkaufsfläche (VK) von maximal 2.950 m² zulässig.
- in dem mit **B** gekennzeichneten Teilbereich im Erdgeschoss ausschließlich ein Drogeriefachmarkt mit einer maximal zulässigen Verkaufsfläche von 550 m², eine Apotheke mit einer Beschränkung der Fläche für Drogeriewaren von 50 m² sowie Dienstleistungsbetriebe zulässig. Für die Obergeschosse werden entsprechend der geplanten Nutzungsverteilung im 1. Obergeschoss ausschließlich Dienstleistungsbetriebe, im 2. bis 4. Obergeschoss ausschließlich Dienstleistungsbetriebe und / oder Wohnnutzungen und ab dem 5. bis 6. Obergeschoss ausschließlich Wohnnutzungen als zulässig festgesetzt.
- in dem mit **C** gekennzeichneten Teilbereich im Erdgeschoss ausschließlich ein Lebensmitteldiscountmarkt mit einer maximal zulässigen Verkaufsfläche (VK) von 900 m² sowie Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe zulässig. Für die Obergeschosse werden differenziert nach ihrer Lage für die inneren und die zum Hansaring gelegenen Gebäudebereiche im 1. Obergeschoss ausschließlich Dienstleistungsbetriebe und / oder Wohnnutzungen und im 2. bzw. 2. und 3. Obergeschoss ausschließlich Wohnnutzungen

als zulässig festgesetzt. Für die zum Hafenweg gelegenen Gebäudebereiche sind in allen Obergeschossen ausschließlich Dienstleistungsbetriebe zulässig.

- Soweit über die textlichen Festsetzungen „Dienstleistungsbetriebe“ zulässig sind, erfolgt eine Definition der damit verbundenen Nutzungen in der textlichen Festsetzung Nr. 1.1.4. Als zulässig erfasst werden über diesen Sammelbegriff Geschäfts-, Büro und Verwaltungsgebäude, Anlagen für kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, Anlagen für Verwaltungen und Räume für freie Berufe, nicht jedoch Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Bordelle und bordell-ähnliche Betriebe, Spielhallen und Wettbüros oder Vergnügungsstätten aller Art.

Vergnügungs- und Spielstätten aller Art sind aufgrund ihrer negativen Wirkungen auf das Gesamtquartier und möglicher Trading-Down Effekte allgemein unzulässig. Die verbleibenden Nutzungen sind nichtstörende wohn- oder mischgebietstypische Nutzungen, von denen mit Ausnahme eines mäßigen Mitarbeiter- und Besucherverkehrs keine Störungen für benachbarte Nutzungen zu erwarten sind. Eine weitere Differenzierung oder Kontingentierung von Flächengrößen ist städtebaulich nicht erforderlich.

Neben der Festsetzung des Betriebstyps mit maximalen Verkaufsflächengrößen werden auf Grundlage der zentrenrelevanten Sortimente gemäß Anlage 1 zum Ziel 6.5-2 LEP und der Sortimentsliste der Stadt Münster für die Einzelhandelsnutzungen zusätzlich Festsetzungen zum zulässigen Umfang der betriebstypischen Haupt- und Randsortimente als sortimentsbezogene maximale Verkaufsflächenanteile getroffen. So wird

- für den Verbrauchermarkt im Teilbereich **A** der Anteil an der festgesetzten maximalen Verkaufsfläche für das zentrenrelevante Hauptsortiment ‚Nahrungs- und Genussmittel, Getränke‘ auf maximal 2.600 m² festgesetzt. Als Randsortimente dürfen zentrentypische Sortimente auf einer Verkaufsfläche von maximal 600 m² geführt werden, wobei die Verkaufsflächenanteile für Gesundheits- und Körperpflegeartikel (Drogerie- / Parfümerieartikel, Kosmetische Artikel, Pharmazeutische Artikel) auf maximal 120 m² VK, für Bekleidung aller Art auf maximal 300 m² VK, für Schuhe und Lederwaren auf maximal 200 m² VK und für alle anderen zentrenrelevanten sowie zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimente (überwiegend Aktionsware) auf maximal 90 m² VK festgesetzt werden.
- für den Drogeriefachmarkt im Teilbereich **B** der Anteil an der festgesetzten maximalen Verkaufsfläche für das zentrenrelevante Hauptsortiment der Gesundheits- und Körperpflege (Drogerie- / Parfümerieartikel, Kosmetische Artikel, Pharmazeutische Artikel) auf maximal 495 m² festgesetzt. Als Randsortimente dürfen zentrenrelevante sowie zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente auf einer Gesamtverkaufsfläche von maximal 55 m² geführt werden, wobei dabei die Verkaufsflächenanteile für ‚Nahrungs- und Genussmittel, Getränke‘ auf maximal 30 m² VK, für Bekleidung auf maximal 20 m² VK und für alle anderen zentrenrelevanten sowie zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimente auf maximal 20 m² VK festgesetzt werden.
- für den Lebensmitteldiscounter im Teilbereich **C** der Anteil an der festgesetzten maximalen Verkaufsfläche für das zentrenrelevante Hauptsortiment ‚Nahrungs- und Genussmittel, Getränke‘ auf maximal 720 m² festgesetzt. Als Randsortimente dürfen zentrenrelevante sowie zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente auf einer Gesamtverkaufsfläche von maximal 180 m² geführt werden, wobei dabei die Verkaufsflächenanteile

für Artikel der Gesundheits- und Körperpflege (Drogerie- / Parfümerieartikel, Kosmetische Artikel, Pharmazeutische Artikel) auf maximal 50 m² VK, für Bekleidung auf maximal 50 m² VK, für Schuhe und Lederwaren auf maximal 50 m² VK und für alle anderen zentrenrelevanten und zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimente auf maximal 30 m² VK festgesetzt werden.

Über die Festsetzung maximaler Verkaufsflächengrößen, sortimentsbezogener Verkaufsflächenanteile in Abhängigkeit vom Betriebstyp der Einzelhandelseinrichtung sowie Sicherung der Nutzungszusammensetzung entsprechend dem Vorhabenkonzept wird sichergestellt, dass mit der Entwicklung des Standortes unter Einhaltung der landesplanerischen Vorgaben des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) unzulässige Verkaufsflächenzuwächse oder unverträgliche Umstrukturierungen der Sortiments- und Nutzungsstruktur ausgeschlossen sind. Die Verträglichkeit der Einzelhandelsnutzungen im Vorhabenbereich bleibt somit gemäß den gutachterlichen Ergebnissen der städtebaulichen Wirkungsanalysen aus 2019 (Junker und Kruse Stadtforschung Planung, April 2019; Junker und Kruse Stadtforschung Planung, 28.10.2019) und der ergänzenden Stellungnahme von 2020 gewährleistet (siehe auch Kapitel 6.1).

Über die Festsetzung werden ausschließlich die am Standort geplanten Vorhabennutzungen entsprechend den im Vorhaben- und Erschließungsplan und im Durchführungsvertrag vereinbarten Entwicklungszielen planungsrechtlich gesichert. Mit der festgesetzten Vorhabennutzung werden die Entwicklungsziele des Masterplans ‚Stadthäfen Münster‘ (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, Mai 2012) unter Berücksichtigung der Vorgaben des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, August 2018) für den Standort aufgenommen.

Über die sortimentsbezogenen Festsetzungen von zentrenrelevanten sowie zentren- und nahversorgungsrelevanten Angeboten wird der planerischen Zielkonzeption zur Etablierung eines zentralen Versorgungsbereiches in der Funktion eines Stadtbereichszentrums mit räumlicher Orientierung (Haupterschließung) zu den nördlich und nordwestlich angrenzenden Wohnquartieren Hansaring und Schillerstraße (einschließlich OSMO-Areal und Bereich des Stadthafens Nord) entsprochen und die perspektivische Versorgungsfunktion für den wachsenden Stadtbereich sichergestellt. Der südlich an das Plangebiet angrenzende Bereich entlang des Hafenweges bzw. am Stadthafen I soll der tatsächlichen Nutzungsstruktur entsprechend keine Ansiedlungsmöglichkeiten für Einzelhandel mit zentrenrelevanten Sortimenten bieten. Dort soll – adäquat zu den bereits ansässigen Einzelhandelsnutzungen ohne zentrenrelevanten Charakter (z. B. Skantherm / Öfen oder Harley Davidson / Motorräder) – nur der Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten gemäß dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, August 2018) zulässig sein.

Die Ergänzungsfläche im westlichen Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans (Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB) wird

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

In Anpassung an die angrenzenden gemischt genutzten Bereiche werden für das Mischgebiet die gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 6 und 7 BauNVO allgemein zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO nicht Bestandteil des Bebauungsplans. Die nach § 6 Abs. 2 Nr. 8 BauNVO allgemein zulässigen Vergnügungsstät-

ten im Sinne des § 4a Abs. 3 Nr. 2 BauNVO in den Teilen des Gebiets, die überwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägt sind, sind nur ausnahmsweise zulässig.

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

Mit den Festsetzungen wird das im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 für das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB festgesetzte Mischgebiet als Art der baulichen Nutzung übernommen und damit eine Nutzung entsprechend § 6 Abs. 2 BauNVO planungsrechtlich gesichert. Der Ausschluss zentrenrelevanter Sortimente sichert das für den rückwärtigen Bereich zum Hafenweg geplante Einzelhandelsprofil. Die Zielsetzungen decken sich zudem mit der planerischen Intention des Bebauungsplans von 1996, mit dem bereits über die festgesetzte Begrenzung der Verkaufsfläche von Einzelhandels- und sonstigen Handelsbetrieben auf maximal 250 m² und dem Ausschluss von Lebensmitteleinzelhandelsnutzungen eine Stärkung der Einzelhandelsfunktion zur Seite des Hansarings beabsichtigt war.

Das Grundstück ist 2016 mit einem Mehrfamilienhaus mit ergänzenden Praxen bebaut worden, im Grundssatz wären die Nutzungen auch in einem Allgemeinen Wohngebiet zulässig. Eine Überplanung als Allgemeines Wohngebiet ist gleichwohl nicht sinnvoll, da dies eine räumlich isolierte punktuelle Festsetzung innerhalb festgesetzter Misch- und Gewerbegebiete wäre, weil den Eigentümern Umnutzungsmöglichkeiten wie in einem Mischgebiet nicht genommen werden sollen und weil dem Grundstück in der Nähe des lebhaften Hafens auch keine Schutzansprüche wie in einem allgemeinen Wohngebiet zugesichert werden können.

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

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

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

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

Die Festsetzung der Grundflächenzahl von 1,0 sichert eine vollständige Versiegelung des Vorhabenbereichs mit Gebäuden, Tiefgarage, Stellplatzflächen und Zufahrten. Umweltbelange stehen dem nicht entgegen. Darüber hinaus entspricht die Grundflächenzahl von 1,0 weitestgehend den auf dem Grundstück bestehenden Versiegelungsanteilen aus den vorherigen Nutzungen. Mit einer GRZ von 1,0 wird zwar die in § 17 BauNVO vorgesehene Obergrenze für Mischgebiete (0,6) oder sonstige Sondergebiete (0,8) überschritten und eine Obergrenze festgesetzt, wie sie nach § 17 BauNVO nur für Kerngebiete gewählt werden soll. Dies ist für das Vorhaben städtebaulich gerechtfertigt. Zum einen entspricht die vorgesehene Nutzungsstruktur weitgehend dem eines Kerngebietes, zum anderen wird die vollständige Versiegelung weitgehend

durch das großflächige Tiefgaragenbauwerk bestimmt, das jedoch städtebaulich ein erheblich geringeres Gewicht als eine Hochbebauung hat. Weitergehend ist mit der Tiefgarage über die Ausweisung von 220 Stellplätzen für die Öffentlichkeit ein hohes öffentliches Interesse aus der Quartiersfunktion der Garage verbunden und mit den geplanten Bepflanzungen der ebenerdigen Flächen und weitgehenden Begrünungen der Flachdächer eine wesentliche Verbesserung für das Mikroklima, auch mit großflächiger Versiegelung, gegeben.

Das Höchstmaß bei der Grundflächenzahl von 1,0 wird durch eine maßvolle oberirdische Bebauung ausgeglichen. Statt einer Geschossflächenzahl von 3,0, wie sie etwa für urbane Gebiete oder Kerngebiete festgesetzt werden kann, reicht vorliegend eine GFZ von 1,4. Dies und die Verbesserung der Parkplatzsituation im Hafenquartier und Durchgrünung des Vorhabenbereiches gleichen die sich aus einer vollständigen Versiegelung ergebenden Nachteile aus. Die festgesetzte GFZ von 1,4 berücksichtigt die erforderlichen Flächenanteile der geplanten Obergeschossnutzungen.

Zur Sicherung der geplanten Höhendifferenzierung der Gebäude und baulichen Anlagen aus dem Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) werden die Gebäudehöhen

- als **maximale Gebäudehöhen Hmax, Mindestgebäudehöhen Hmin und zwingende Gebäudehöhen** in Meter über Normalhöhennull festgesetzt.

Unter Bezug auf die angrenzenden bestehenden Geländehöhen sind innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen maximale Gebäudehöhen von rd. 5,00 m bis rd. 25,00 m realisierbar. Die Festsetzungen bilden die erforderlichen Höhen der eingeschossigen Ladenbereiche bis hin zur siebengeschossigen Turmbebauung zum Hansaring ab. In der Regel sind maximalen Gebäudehöhen Mindestgebäudehöhen mit einem Höhenabstand von 0,50 m bis maximal 1,00 m zugeordnet. So wird das grundlegende Höhenprofil und die Geschossigkeit der Vorhabennutzung entsprechend dem VEP und in Rückschluss auf die bereits im Rohbau errichteten Gebäude planungsrechtlich sichergestellt, gleichzeitig bleiben flexible Anpassungsoptionen zur Berücksichtigung wechselnder bautechnischer Ausführungserfordernisse im weiteren Planungsprozess erhalten.

Die Höhen der Vordächer und Überdachungen der Vorhabenplanung werden als wesentliche Elemente der Fassadengliederung und Witterungsschutz über separate Höhenfestsetzungen mit einer maximalen Gebäudehöhe über NHN festgesetzt. Für das zwischen den Nutzungsbereichen **A** und **C** geplante Dachelement sichert in Kombination mit einer festgesetzten Durchfahrt die Festsetzung einer zusätzlichen Mindestdurchgangshöhe von 7,00 m die geplante Höhenlage zwischen den Gebäudebereichen. Die entlang der Fassade der Nutzungseinheit **C** geführte Wegeachse wird über einen Durchgang im Erdgeschoss des Gebäudeteils **C** mit einer Mindestdurchgangshöhe von 3,60 m vom Hansaring bis an den Hafenweg geführt.

Abweichend von den oben benannten Maßgaben wird für das Gebäude im südlichen Vorhabenbereich zum Hafenweg die Festsetzung einer zwingenden Gebäudehöhe getroffen. Um einen konstruktiven Spielraum bei der Dachausbildung zu gewährleisten, wird gemäß § 18 Abs. 2 BauNVO eine geringfügige Abweichung von der zwingenden Gebäudehöhe von +/- 20 cm als zulässig festgesetzt. Die Festsetzung als zwingende Gebäudehöhe sichert in Kombination mit der zum Hafenweg festgesetzten Baulinie eine durchlaufende maßstäbliche Randbebauung zum Hafenweg. Die festgesetzte Gebäudehöhe nimmt dabei die Höhen der westlich an das Planvorhaben zum Hafenweg angrenzenden Bebauung auf dem Grundstück

nach § 12 Abs. 4 BauGB und der im weiteren westlichen Verlauf bestehenden vorderen Gebäudefassaden auf, so dass eine nahezu einheitlich durchlaufende vordere Gebäudekante als räumliche Begrenzung des Hafenwegs nach Norden gewährleistet ist. Mit der Höhenfestsetzung in Kombination mit der Baulinie ist eine geringfügige Überschreitung der Abstandsflächen über die Mitte der Verkehrsfläche des Hafenwegs verbunden. Derzeit befindet sich der Straßenabschnitt des Hafenwegs noch im Eigentum der Stadtwerke Münster GmbH. Die Straße wird mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt und nachfolgend, in Absprache mit der Stadt und den Stadtwerken als öffentliche Straße gewidmet. Zur Sicherung der Belange zu Abstandsflächen ist eine Baulasteintragung in das Baulastenverzeichnis der Stadt Münster erforderlich, eine Einverständniserklärung zur Baulasteintragung der Stadtwerke Münster GmbH liegt mit Datum vom 28.08.2017 vor.

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

- eine Überschreitung der maximalen Gebäudehöhen bzw. zwingenden Gebäudehöhen bis zu einer Höhe von maximal 3,50 m für technische, untergeordnete Bauteile wie z.B. Schornsteine, Masten, Aufbauten für Aufzüge, Lüftungs- und Kühlaggregate gemäß § 16 Abs. 6 BauNVO ausnahmsweise zulässig ist, sofern diese um mindestens 4,00 m von den Außenwänden der Hauptgebäude zurückgesetzt werden oder Bestandteil der Fassadengliederung sind.

Innerhalb der festgesetzten Höhen ist somit die Errichtung der geplanten Vorhabennutzungen entsprechend den funktionalen und betrieblichen Erfordernissen gewährleistet, gleichzeitig bleibt die Verträglichkeit der baulichen Anlagen gemäß den Vorgaben des VEP gewahrt. Mit den Festsetzungen zu Art und Dichte der baulichen Nutzungen wird die Umsetzung der Entwicklungsziele entsprechend den Maßgaben des Vorhaben- und Erschließungsplans sowie eine geordnete städtebauliche Entwicklung zur Einpassung der Planung in die Maßstäblichkeit der bestehende Bebauungsstruktur planungsrechtlich gesichert.

Für das **nach § 12 Abs. 4 BauGB einbezogene Grundstück** im Mischgebiet wird als Maß der baulichen Nutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB

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

Die Festsetzungen zur GRZ und GFZ entsprechen den zurzeit über den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 für das Baugebiet geltenden Ausnutzungsziffern zum Maß der baulichen Nutzung, wobei mit der GRZ von 0,6 die Obergrenze für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung nach § 17 Abs. 1 BauNVO für Mischgebiete aufgenommen wird. Die Geschossflächenzahl von 1,8 ist gegenüber der Obergrenze gemäß BauNVO erhöht und berücksichtigt die Maßstäblichkeiten des bereits auf dem Grundstück errichteten Gebäudes in Anlehnung an die bestehenden angrenzenden Gebäude und baulichen Anlagen am Hafenweg und Hansaring.

Mit der Festsetzung von vier Vollgeschossen zum Hafenweg wird die Geschossigkeit des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 401 für diesen Bereich übernommen. Die zwingende Viergeschossigkeit sichert eine maßstäbliche Ausgestaltung des Gebäudes im Höhenanschluss an die westlich angrenzenden viergeschossigen Bestandsgebäude bzw. an das mit einer zwingen-

den Gebäudehöhe festgesetzte östlich angrenzende Vorhabengebäude. Die Festsetzung der Zweigeschossigkeit im rückwärtigen Grundstücksbereich kompensiert den Wegfall eingeschossig überbaubarer Grundstücksflächen aus dem bestehenden Planungsrecht, über die Festsetzung als zwingende bzw. maximale Zweigeschossigkeit ist ein maßstäblicher Höhenanschluss an die rückwärtigen baulichen Anlagen des festgesetzten östlich angrenzenden Vorhabengebäudes gewährleistet. Auf Basis dieser Festsetzungen ist das Gebäude im Mischgebiet bereits errichtet worden. Das zum Hafenweg errichtete fünfte Geschoss unterschreitet die Grundfläche des darunterliegenden Geschosses um mindestens ein Viertel und ist damit gemäß § 2 Abs. 6 BauO NRW 2018 kein Vollgeschoss. Die mit vorliegendem Planungsrecht getroffenen Festsetzungen bilden das bereits errichtete Gebäude vollständig ab.

6.2.2. Bebaubare Flächen

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

- Im **Vorhabenbereich** sichern die überbaubaren Grundstücksflächen die Stellung und Höhenentwicklung der geplanten Gebäude und baulichen Anlagen der Vorhabennutzung aus dem Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP). Entsprechend den unterschiedlichen Nutzungsprofilen und städtebaulichen Maßgaben zur Einpassung der Gebäude in die bestehende Bebauungsstruktur sind die Baugrenzen teilweise grenzständig zu den benachbarten, außerhalb des Geltungsbereichs liegenden Grundstücken angeordnet, teilweise nehmen sie die Gebäudefluchten der straßenbegleitenden Bestandsgebäude auf bzw. sichern die Überbaubarkeiten unter Berücksichtigung der landesrechtlichen Vorgaben zu Abstandsflächen. Im Wesentlichen werden zwei Hauptgebäudebereiche unterschieden. Mit absoluten Abmessungen in den Erdgeschossbereichen von rund 80 m auf 120 m entspricht die nördöstliche überbaubare Grundstücksfläche den Erfordernissen des in diesem Bereich geplanten Verbrauchermarktes einschließlich des Fachmarktes, der Apotheke, der Kindergrößtagespflegeeinrichtungen und ergänzender Mischnutzungen. Die südwestliche überbaubare Grundstücksfläche, mit Flächen für den geplanten Lebensmitteldiscounter und weiteren Ergänzungsnutzungen im Rahmen von Dienstleistungs- und Gastronomieflächen wird in einer Abmessung von rund 70 m auf 50 m gemäß § 23 Abs. 3 BauNVO zeichnerisch festgesetzt. Innerhalb der Baufenster sind mit einer Tiefe von rund 10 m bis 15 m die Baugrenzen der geplanten Obergeschossnutzungen im Sinne von Geschossabgrenzungen zeichnerisch abgegrenzt.

Neben den zwei Gebäudekomplexen werden unter Beachtung der Belange zum Immissionsschutz ergänzende Baufenster für die Überdachung der Tiefgaragenein- und -ausfahrt sowie für die Zu- und Abgänge der Garage festgesetzt.

- Zum Hafenweg wird eine Baulinie nach § 23 Abs. 2 BauNVO in Kombination mit einer zwingenden Gebäudehöhe festgesetzt. Hierüber wird die städtebauliche Maßstäblichkeit von nahezu gleichhohen, durchlaufenden Gebäudefronten als Straßenrandbebauung zum Hafenweg im Kontrast zu den südlichen Speichergebäuden als punktförmigen Dominanten erwirkt. Zur Sicherung der differenzierten Fassadengestaltung gemäß dem Vorhaben- und Erschließungsplan mit teilweise Rücksprüngen und Gebäudeeinschnitten zur Betonung der Wegeachsen und Eingangsbereiche zum Hafenweg können Gebäudeteile im Erdgeschoss von der Baulinie über eine Länge von 45,00 m und bis zu ei-

ner Tiefe von maximal 3,50 m zurücktreten. Die Tiefgaragenein- und -ausfahrt sowie der festgesetzte Durchgang im Erdgeschoss des Gebäudes zum Hafenweg sind zur Sicherung der Fahr- und Wegebeziehungen von der Baulinienfestsetzung ausgenommen.

- Für das **Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB** wird mit dem Ziel einer durchlaufenden Gebäudeflucht am nördlichen Rand des Hafenwegs eine Baulinie in Verlängerung der Gebäudekante der Vorhabenplanung festgesetzt. Neben der Baulinie wird das Baufenster mit einer Tiefe von rund 17,00 m über Baugrenzen gesichert. Zur zeitgemäßen Ausnutzung des innerstädtischen Grundstücks wird im nordöstlichen rückwärtigen Grundstücksbereich ein ergänzendes Baufenster mit einer Tiefe von rund 17,00 m als zum Vorhabenbereich grenzständige Bebauung gesichert. Auf Basis dieser Festsetzungen ist das Gebäude im Mischgebiet 2016 errichtet worden. Die durchlaufende Gebäudeflucht wird über den Höhenanschluss des mit einer zwingenden Gebäudehöhe von 13,70 m gestärkt. Das zusätzliche Dachgeschoss wurde dabei in der Raumwirkung zur Straße von der Baulinie abgesetzt und analog der westlich angrenzenden bestehenden Bebauung zurückversetzt ausgebildet. Zur Sicherung der Maßstäblichkeit ist für das oberste Geschoss (Dachgeschoss) des Gebäudes auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB ein Zurücktreten des Gebäudes oder von Gebäudeteilen von der zum Hafenweg festgesetzten Baulinie planungsrechtlich zulässig.

Die Festsetzungen bilden das Vorhaben entsprechend den im VEP dargestellten Planungsinhalten ab. Weitergehend wird mit den Festsetzungen von Baulinien in Kombination mit Baugrenzen eine Einpassung der Vorhaben innerhalb der geplanten Maßstäblichkeiten und städtebaulichen Akzentuierungen in die bestehenden Straßenrandbebauungen gewährleistet.

6.2.3. Bauweise und Bauform

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

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

- den Vorhabenbereich als auch für das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB die geschlossene Bauweise festgesetzt.

Mit der Festsetzung der geschlossenen Bauweise für das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB als Anpassungsbereich zum Hafenweg wird die bestehende Festsetzung im Bebauungsplan Nr. 401 „Stadthafen I / Albersloher Weg“ übernommen. Mit der Fertigstellung des Gebäudes im Ergänzungsbereich und der Vorhabenbebauung zum Hafenweg sind die städtebaulichen Zielsetzungen einer geschlossenen Bauweise in diesem Bereich bereits realisiert. Nach Osten, zum Entwicklungsbereich „Neuhafen“, wird die Umsetzung des Vorhabens entsprechend den Maßgaben zur Grenzständigkeit über eine Nachbarschaftszustimmung erwirkt. Insgesamt wird

mit der Festsetzung zur Bauweise den Entwicklungszielen nach ablesbaren durchlaufenden Raumbegrenzungen zu den Haupterschließungsstraßen sowie den Notwendigkeiten im baulichen Anschluss der geplanten Gebäude an die bestehende Bebauung planungsrechtlich entsprochen.

6.2.4. Firstrichtung, Dachform

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

Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 ist für das **Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB** als örtliche Bauvorschrift die Ausbildung einer geneigten Dachfläche in Kombination mit einer parallel zum Hafenweg verlaufenden Firstrichtung zeichnerisch festgesetzt. Die Festsetzung steht dem auf Grundlage des VBP Nr. 535 mit einem Flachdach errichteten Gebäude zum Hafenweg entgegen. Zur Sicherung des genehmigten Bestandes aus den Maßgaben des VBP Nr. 535 wird im vorliegenden Bebauungsplan auf Festsetzungen zur Ausgestaltung des Daches für das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB verzichtet.

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

6.2.5. Material, Farbgebung

Die Fassadengestaltung der Gebäude und Ausführung der baulichen Anlagen im **Vorhabenbereich** einschließlich der Aussagen zu Material und Farbgebung werden im Durchführungsvertrag gemäß § 12 Abs. 3 BauGB als Bestandteil des Bebauungsplans geregelt. Eine weitergehende planungsrechtliche Sicherung von Material- und Farbvorgaben gemäß § 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 89 Abs. 1 BauO NRW sind für den Vorhabenbereich nicht erforderlich.

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

6.2.6. Stellplätze, Nebenanlagen

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

Für den **Vorhabenbereich** wird der Stellplatznachweis über die Tiefgarage mit rund 350 PKW-Stellplätzen und rund 135 Fahrradabstellflächen sowie über den ebenerdigen Kundenparkplatz mit 103 PKW-Stellplätzen und 274 Fahrradabstellflächen erbracht. Weitergehend werden neben ca. 68 Fahrradabstellflächen in den rückwärtigen Grundstücksbereichen 14 PKW-Stellplätze für Mitarbeiter im nördlichen Vorhabenbereich zu den rückwärtigen Grenzen der Grundstücke zum Hansaring und der Schillerstraße ausgewiesen.

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

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

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

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

Im Hinblick auf einen erwarteten Anstieg der Elektromobilität sind auf den Parkplätzen Elektroladestationen und Schnellladestationen geplant. Darüber hinaus soll zur Stärkung alternativer Mobilitätslösungen eine CarSharing Station im Planvorhaben ausgewiesen werden.

Zur Sicherung des Stellplatzkonzeptes und der Anlagen zum ruhenden Verkehr werden

- im Vorhabenbereich die Flächen für Kunden-, Besucher- und Mitarbeiterstellplätze als Fläche für Stellplätze (St) sowie Fläche für Tiefgaragen (TG) einschließlich der Ein- und Ausfahrtsbereiche der Tiefgarage gemäß § 12 BauNVO i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB festgesetzt. Außerhalb der festgesetzten Stellplatz- und Tiefgaragenbereiche ist die Errichtung von Stellplätzen oder Anlagen für den ruhenden Verkehr unzulässig.

Zur Vermeidung störender Nebenanlagen im sensiblen Grundstücksinnenbereich im Rahmen von Carports oder anderer Stellplatzüberdachungen sind auf den Flächen für Stellplätze (St) ausschließlich nicht überdachte, ebenerdige Stellplätze zulässig.

Mit der Festsetzung wird die Anordnung der Anlagen für den ruhenden Verkehr im Vorhabenbereich unter Beachtung der Belange zum Immissionsschutz planungsrechtlich gesichert. Die Aufteilung des Kundenparkplatzes und Anordnung der Einkaufswagensammelanlagen (siehe auch Nebenanlagen sowie Kapitel 6.2.2), mit Ausnahme der Standorte der Treppenverbindungen zur darunterliegenden Tiefgarage, ist in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan nachrichtlich übernommen. Auf Grundlage der 2017 erteilten Baugenehmigung ist die Tiefgarage im Rohbau fertiggestellt (siehe auch Kapitel 1.1).

Für das **Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB** werden keine planungsrechtlichen Vorgaben zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs getroffen. Hier ist die Anordnung und Ausgestaltung der Anlagen für den ruhenden Verkehr als ebenerdige Stellplätze / Garagen oder in Form von Garagenanlagen unterhalb der Geländeoberfläche (Tiefgarage) innerhalb und außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen nach den Regelungen der Landesbauordnung auf dem Grundstück möglich. Mit Fertigstellung des Gebäudes im Jahr 2016 wurde zur Sicherung des Stellplatzbedarfs das Grundstück zugunsten privater und gemeinschaftlicher ebenerdiger Grünbereiche mit einer Tiefgarage unterbaut.

Im Vorhabenbereich werden rund 477 **Fahrradabstellplätze** entsprechend der Stellplatzsatzung der Stadt Münster (Stadt Münster, 01.01.2020) realisiert. Hierbei werden rund 298 ebenerdige Fahrradabstellplätze errichtet und rund 179 Plätze in Fahrradräumen oder Fahrradbereichen der Tiefgarage vorgehalten. Die Abstellplätze in der Tiefgarage sind in unmittelbarer Nähe zu Aufzügen vorgesehen um eine Anbindung abseits der Rampen über die Aufzüge zu gewährleisten. Von den rund 477 Plätzen sind bauordnungsrechtlich 266 Abstellplätze den Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen und 98 Stellplätze den Wohnnutzungen zuzuordnen. 112 Fahrradabstellplätze werden in Ablösung der 28 bauordnungsrechtlich erforderlichen PKW-Stellplätze zusätzlich mit Umsetzung des Vorhabens angeboten. Neben Abstellflächen für „normale“ Fahrräder werden rund 50 Plätze für Lastenfahräder und Fahrräder mit Anhänger angeboten sowie Ladestationen für Elektrofahrräder installiert.

Als **Nebenanlagen** im Sinne des § 14 BauNVO soll die Anordnung der Fahrradabstellplätze oder auch anderer untergeordneter Nebenanlagen (Müllsammel- / Einkaufswagensammelanlagen), die dem Nutzungszweck der Vorhabennutzungen / dem Baugebiet dienen und seiner Eigenart nicht widersprechen, sowohl im Vorhabenbereich als auch auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB unabhängig von den überbaubaren Grundstücksflächen erfolgen können. Eine entsprechende Festsetzung zur Zulässigkeit von Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO innerhalb und außerhalb überbaubarer Grundstücksflächen wird in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen.

Die Festsetzung entspricht den in Anlageblatt 2 des VEP dargestellten, außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen angeordneten Nebenanlagen.

6.2.7. Werbeanlagen

Um die Anordnung von Werbeanlagen auf ein stadträumlich vertretbares Maß zu reduzieren und gestalterisch zu sichern, werden für die Nutzungen im Geltungsbereich Festsetzungen

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

- im Geltungsbereich Werbeanlagen mit wechselndem (Blinkreklame) Licht, bewegtem (laufendem) Licht sowie Werbeanlagen oberhalb der Gebäudeattika unzulässig.
- für das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB Werbeanlagen höchstens bis zur Unterkante der Fenster des obersten Geschosses und oberhalb der Fenster des 1. Obergeschosses nur als Einzelbuchstaben zulässig. Darüber hinaus sind Werbeanlagen in ihrer Höhe, Länge und Tiefe bzw. Abstand zur Fassade begrenzt.

Über die Festsetzungen wird eine grundsätzliche Gestaltqualität der Werbeanlagen entsprechend den Maßgaben des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 401 planungsrechtlich sichergestellt. Gleichzeitig wird der Notwendigkeit nach einer angemessenen Außendarstellung der Betriebe am Standort entsprochen.

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

6.3. Verkehrsflächen / Erschließung

6.3.1. Verkehrliche Situation, Erschließung

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 vorliegenden Entwicklungsziele sind zusätzliche Belastungen auf den umgebenden Erschließungsstraßen aus nutzungsbezogenen Mehrverkehren verbunden, gleichzeitig wird über die Ausweisung von 220 öffentlichen Quartiersparkplätzen in der im Zusammenhang mit der Vorhabenplanung zu errichtenden Tiefgarage eine deutliche Entlastung des Parkdrucks in den öffentlichen Straßenräumen erwirkt.

Die Grundstücke im Geltungsbereich sind über den Hansaring im Nordwesten, die Schillerstraße im Nordosten und den Hafenweg im Süden vollständig an das örtliche Straßennetz angebunden. Dabei ist der ebenerdige Kundenparkplatz der Einzelhandelseinrichtungen im Vorhabenbereich – ausgenommen einer Notüberfahrt zum Hafenweg - alleinig vom Hansaring anfahrbar, die Tiefgarage erhält Ein- und Ausfahrten sowohl vom Hansaring als auch zum Hafenweg. Abhängig von der Belegungssituation werden Parkplatzsuchende über ein Leitsystem auf den oberen Kundenparkplatz oder direkt in die Tiefgarage gelenkt. Die Anlieferung des geplanten Verbrauchermarktes erfolgt über den Hafenweg mit Ausfahrt zur Schillerstraße, der Lebensmitteldiscountmarkt wird mit einer eigenständigen Anlieferungszone ausschließlich vom Hafenweg beliefert. Entsprechend seiner bestehenden und auch zukünftigen funktionalen und verkehrlichen Bedeutung ist eine uneingeschränkte Befahrbarkeit des Hafenwegs vom Albersloher Weg / Hafenplatz im Westen bis über die östliche Geltungsbereichsgrenze zur Erschließung der bestehenden und geplanten Nutzungen erforderlich. Im weitergehenden östlichen An-

schluss im Bereich des Entwicklungskonzeptes „Neuhafen“ soll der weitere Verlauf des Hafengewegs primär Fußgängern, Radfahrern und Versorgungsfahrzeugen vorbehalten sein. Derzeit befindet sich der Straßenabschnitt des Hafengewegs ab der Dortmunder Straße nach Osten noch im Eigentum der Stadtwerke Münster GmbH, die Straße wird mit dem vorliegenden Verfahren als Straßenverkehrsfläche festgesetzt und nachfolgend, in Absprache mit der Stadt und den Stadtwerken als öffentliche Straße gewidmet.

Mit Umsetzung der Vorhabenplanung sind Eingriffe in die äußere Erschließung und in die Funktionsabläufe der bestehenden Verkehrsstrukturen verbunden, die einer fachgutachterlichen Bewertung zu unterziehen sind. Vor dem Hintergrund wurde zum Bauleitplanverfahren eine Verkehrsuntersuchung (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 21.02.2020) durchgeführt.

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

6.3.2. ÖPNV-Anbindung

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

6.3.3. Verkehrsflächen

Die verkehrliche Hauptanbindung des Vorhabenbereichs erfolgt über den Hansaring über den auszubauenden Kreuzungspunkt des bestehenden Erschließungsstiches im Bereich der Grundstücke ‚Hansaring 48‘ und ‚Hansaring 54‘. Entsprechend seiner zukünftigen Bedeutung als Haupteerschließung der Vorhabennutzungen mit vielfältigen Wege- und Fahrbeziehungen in und aus dem öffentlichen Straßennetz ins Plangebiet und in seiner Funktion als Hauptzu-/ und -abfahrtsbereich zur öffentlichen Quartiersgarage ist die Verkehrsfläche als öffentlich gewidmete Straßenverkehrsfläche an den Hansaring anzubinden. Im Bereich der Anbindung ist der Hansaring zu einem ampelgesteuerten Knotenpunkt auszubauen. Vor dem Hintergrund werden

- die umzubauenden Teilflächen des Hansarings sowie der Einmündungsbereich vom Hansaring in den Vorhabenbereich mit einer Tiefe von rund 70 m und einer Breite von rund 20 m als Straßenverkehrsfläche nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt und öffentlich gewidmet.

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

Mit der Festsetzung ist neben der Sicherung der Flächen aus dem baulichen Eingriff in den Hansaring eine gesicherte verkehrliche Anbindung einschließlich der notwendigen Umfahrungen der einzelnen Gebäudeteile des Vorhabens, auch in Hinblick auf eine etwaige spätere separate Veräußerung, gewährleistet.

Als innere Erschließungsstraße für den Bereich Stadthafen I ist der Hafenweg vom Kreuzungspunkt Dortmunder Straße im Westen bis zum Übergang in das ehemalige OSMO-Areal im Osten Bestandteil des Bebauungsplans. Der östliche Straßenabschnitt des Hafenwegs hat zurzeit nicht die Eigenschaft einer öffentlichen Straße im Sinne des § 2 Abs. 1 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW), lediglich das westlich angrenzende Teilstück des Hafenwegs von der Dortmunder Straße bis zur Straße Am Mittelhafen (außerhalb des Geltungsbereichs) wurde im Jahr 2005 dem öffentlichen Straßenverkehr gewidmet. Zur Umsetzung der Entwicklungsziele im Bereich Stadthafen I wird der

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

Neben der Festsetzung als Straßenverkehrsfläche ist eine Widmung des Hafenweges als öffentliche Straße geplant.

Über die Festsetzungen zu Straßenverkehrsflächen und der Widmung des Hafenweges als öffentliche Straße ist die verkehrliche Anbindung und Erschließung der Vorhabennutzungen im Kontext der bestehenden und zukünftigen Verkehrsstrukturen sichergestellt. Eine weitergehende Sicherung von Wege- und Fahrrechten über das Vorhabengrundstück in die südlich und östlich angrenzenden Planbereiche wird über zusätzliche Geh- und Fahrrechte erwirkt (siehe Kapitel 6.4.1 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

Die Erschließung des **Grundstücks nach § 12 Abs. 4 BauGB** ist über die Straßenverkehrsfläche des Hafenwegs uneingeschränkt gesichert.

6.4. Ver- und Entsorgung / technische Infrastruktur

Der Geltungsbereich ist über die technische Infrastruktur in den umgebenden Straßen Hansaring, Schillerstraße und Hafenweg an das vorhandene Ver- und Versorgungsnetz der Stadt Münster angeschlossen. Die **Energieversorgung** der Vorhabennutzungen ist bereits über einen Anschluss an das Fernwärmenetz im Hansaring erfolgt. Die Stromversorgung erfolgt über insgesamt vier Trafostationen auf dem Vorhabengrundstück, von denen zwei als private Stationen die Einzelhandelnutzungen sowie die E-Ladesäulen für die E-Mobilität versorgen und zwei als öffentliche Transformatoren die allgemeine Stromversorgung im Vorhabenbereich sicherstellen. Die Flächenbedarfe und Standorte der Trafostationen sind mit den Versorgern abgestimmt, ein privater und ein öffentlicher Transformator wurde bereits im Bereich der Anlieferzufahrt zur Schillerstraße bzw. im Innenhof des Bauteils C zur östlichen Grenze des Grundstücks Hansaring 48 errichtet. Die übrigen zwei Stationen, der Transformator für die E-Ladesäulen sowie eine Ortsnetzstation des Versorgers, sind im südöstlichen Planbereich der Anlieferzufahrt vom Hafenweg geplant. Die Standorte der privaten Transformatoren sind nachrichtlich im Be-

bauungsplan eingetragen. Die benannten Standorte der Ortsnetzstation des Versorgers werden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB

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

Mit der Festsetzung wird den Belangen nach einer planungsrechtlichen Sicherung der öffentlichen Stromversorgung im Vorhabenbereich entsprochen. Die Leitungsführung und Zugänglichkeit der öffentlichen Netzstationen erfolgt über die Festsetzung von Geh-, Fahr- und Leitungsrechten auf dem Vorhabengrundstück (siehe Kapitel 6.4.1).

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

Im angrenzenden Bereich, auf dem Grundstück Hansaring 66/66a, sind zahlreiche Telekommunikationslinien der Telekom vorhanden, die seit 2014 über die neue Betriebsstelle ‚Hansaring 66a‘ betrieben werden. Die Leitungsführungen verlaufen vollständig außerhalb des Vorhabengrundstücks, planungsrechtliche Belange oder Vorhabenbelange sind nicht betroffen.

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

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

Für die Nutzungen auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB erfolgt die Ver- und Entsorgung über den angrenzenden Hafenweg. Planungsrechtliche Sicherungen zur technischen Infrastruktur sind für das Grundstück nicht erforderlich.

6.4.1. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

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

- ein Leitungsrecht zugunsten des Erschließungsträgers (L-E) mit einer Breite von 1,50 m bis 2,75 m entlang der westlichen Vorhabenbereichsgrenze, ausgehend vom Knotenpunkt Hansaring bzw. vom Hafenweg bis zur Fläche für Versorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung ‚Elektrizität‘ als Standort der öffentlichen Trafostation im Teilbereich C,

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

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

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

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

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

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

6.5. Grünflächen / Freiflächen / Begrünung

6.5.1. Öffentliche Grünflächen

Mit Verweis auf die bestehenden Grünstrukturen und übergeordneten Freiraumvernetzungen im südöstlichen Stadtbereich und entlang des Dortmund-Ems-Kanals und des Stadthafens I sind für den Geltungsbereich des VBP Nr. 609 keine öffentlichen Grün- oder Freiflächen zur Umsetzung übergeordneter grünräumlicher Belange geplant.

Den kleinräumigen Erfordernissen nach einer Sicherung grünräumlicher Belange wird über die Ausweisung des Pocket-Parks als hochwertig gestalteter grüner Stadtplatz zum Hafengeweg sowie über die begleitenden Baumanpflanzungen im Vorhabenbereich entsprochen.

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

6.5.2. Anpflanz- und Erhaltungsgebote

Die Gestaltung der Grundstücksfreiflächen im **Vorhabenbereich** wird weitestgehend durch die funktionalen und betrieblichen Abläufe um die Gebäude und baulichen Anlagen sowie durch die Anforderungen der Pkw- und Fahrradstellplätze geprägt (siehe auch Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**6.2.1 und 6.2.6). Neben den Hochbauten und ebenerdigen Anlagen ist mit der großflächigen Tiefgarage eine fast vollständige Versiegelung des Vorhabengrundstückes verbunden.

Als Maßnahmen zur Verbesserung des Mikroklimas und zur grünräumlichen Aufwertung des Vorhabenbereichs ist eine großflächige Begrünung der Dachflächen, die Errichtung des Pocket-Parks im südöstlichen Übergang des Vorhabens zum Hafengeweg sowie die Anpflanzung von Bäumen im Parkbereich, auf der ebenerdigen Parkplatzfläche sowie im Ein- und Ausfahrtsbereich zum Hansaring geplant. In den mit der Tiefgarage unterbauten Bereichen erfolgt die Baumpflanzung in Pflanztrögen.

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

- entsprechend den Darstellungen des Vorhaben- und Erschließungsplans mindestens 30 standortgerechte Bäume in Pflanztrögen zu pflanzen.
- die Flachdächer der Gebäude auf einer Fläche von mindestens 6.000 m² mit einer extensiven Dachbegrünung zu bepflanzen.

Die Festsetzung betrifft rund 60 % der Dachflächen im Vorhabenbereich.

- die ebenerdigen Freiflächen entsprechen dem Vorhaben- und Erschließungsplan zu gestalten und zu begrünen.

Neben einer Verringerung der sommerlichen Erwärmung der Dach- und Freiflächen haben insbesondere Dachbegrünungen eine hohe Zwischenspeicherfunktion bei Regenfällen. Die Maßnahmen können somit das Entwässerungssystem bei Starkregenereignissen wesentlich entlasten und damit Schäden vorbeugen. Zusätzlich bieten die Pflanzen der Dachbegrünungen, der begrünten Pflanztröge und des grün gestalteten Pocket-Parks Nahrungsquellen für Insekten und Vögel. Abgesehen von den ökologischen Aspekten fördert die Begrünung der Flächen die Aufenthaltsqualität im Vorhabenbereich und stärkt das Ziel zur Entwicklung eines hochwertigen urbanen Quartiersmittelpunktes. Neben den ökologisch, klimatischen Vorteilen tragen die Dachbegrünungen mit Blick auf die Dachflächen aus den angrenzenden Nachbarbebauungen sowie aus den Wohn- und Dienstleistungsnutzungen in den Obergeschossen des Planvorhabens auch zu einer Verbesserung der Gestaltqualität im Vorhabenbereich bei.

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

- mind. 15 % der ebenerdigen Grundstücksfläche dauerhaft zu begrünen und
- ist bei ebenerdigen Stellplatzanlagen je angefangene 5 Stellplätze ein hochstämmiger, großkroniger Laubbaum mit einer Vegetationsfläche von mindestens 2,50 m x 2,50 m zu pflanzen und dauerhaft zu unterhalten.

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

6.5.3. Ausgleichsflächen

Die Grundstücksfreiflächen im Geltungsbereich des VBP Nr. 609 waren aufgrund ihrer früheren gewerblichen Nutzung mit hohen Versiegelungsanteilen belegt. Mit der zwischenzeitlich erfolgten Teilerrichtung des Planvorhabens im Vorhabenbereich sowie Fertigstellung des Gebäudes auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB ist darüber hinaus ein ausgleichsrelevanter zusätzlicher Eingriff in Natur und Landschaft mit Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 nicht zu erwarten.

Dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden wird dadurch Rechnung getragen, dass die planungsrechtliche Festsetzung von Bauflächen in einem ehemals bereits vollständig überbauten Bereich erfolgt. Vor dem Hintergrund war bereits zum Planverfahren des VBP Nr. 535 keine Eingriffsregelung erforderlich und findet auch im vorliegenden Verfahren keine Anwendung, da die Planung gegenüber dem Zustand des Plangebietes keine zusätzlichen Eingriffe vorbereitet.

6.6. Immissionsschutz

6.6.1. Schallimmissionen

Der Vorhabenstandort ist als Teil der Siedlungsstrukturen der südöstlichen Münsteraner Innenstadt durch Lärmemissionen, insbesondere durch Verkehrslärm entlang der innerstädtischen Haupterschließungsstraßen, erheblich belastet. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen,

dass für die Überplanung des Vorhabengrundstücks als stark lärmvorbelasteter Bereich die Orientierungswerte der DIN 18005 nicht eingehalten werden können bzw. sogar deutlich überschritten werden. Unabhängig von der Lärmsituation besteht ein nachhaltiges städtebauliches Interesse, das 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 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 Immissionschutz zu stellen um städtebauliche Missstände zu verhindern und die Schutzansprüche nach gesunden Wohn- und Lebensverhältnissen sowohl für die Nutzungen im Vorhabenbereich als auch für die angrenzenden bestehenden Nutzungen zu gewährleisten.

Zur verkehrlichen Anbindung des Vorhabens ist ein baulicher Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings mit Umbau der derzeitigen Grundstückszufahrt zu einer ampelgesteuerten Einmündung erforderlich, mit der Lichtsignalanlage ist eine Erhöhung der Lärmimmissionen verbunden. Vor dem Hintergrund der bestehenden hohen Vorbelastungen aus Verkehrslärm wurden zunächst unterschiedliche Planungsszenarien zur Anbindung des Vorhabens an den Hansaring einer grundsätzlichen Bewertung unterzogen, um ggf. durch eine bauliche Optimierung eine mögliche Reduzierung der Lärmbelastung zu erwirken; betrachtet wurden

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

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

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

Lösungsansatz entfällt. Asymmetrische Lösungen mit einer einseitigen Verschiebung des Kreisverkehrs nach Südosten in das Vorhabengrundstück sind aufgrund von Defiziten bei der gesicherten Führung der Verkehrsbeziehungen im Kreisverkehr sowie aufgrund eines eingeschränkten Verkehrsflusses ausgeschlossen.

Aufweitung des Straßenraums zur Schaffung von Wendemöglichkeiten für PKW (Wender): Eine Aufweitung des Straßenraumes im Sinne eines elliptischen Kreisverkehrs unter Berücksichtigung der bestehenden Liegenschaften ist lärmtechnisch analog einer Kreisverkehrslösung einzustufen, aufgrund der alleinigen Wendemöglichkeit für PKW sind die Fahrbeziehungen für LKW jedoch erheblich eingeschränkt und führen zu Umwegfahrten mit entsprechenden Mehrbelastungen und Störungen an anderen Kreuzungsbereichen. Darüber hinaus wird ein Wender seitens der Ordnungsbehörden (Polizei, Ordnungsamt, Verkehrsmanagement) sowie der Feuerwehr aus Sicherheitsaspekten – insbesondere aus der gegenüber ein Ampellösung deutlich verschlechterten Querung für Fußgänger - abgelehnt. Weiterhin würde der Wender eine nicht gewollte Sonderlösung im Verkehrsring der Stadt Münster darstellen und der Funktion des Hansarings im Ausrückeplan der Feuerwache 2 über die mit dem Wender verbundene erschwerte Zufahrt zum HafenMarkt im Notfall entgegenstehen. Insgesamt steht die Ausgestaltung des Anbindungspunktes als Wender den verkehrlichen und sicherheitstechnischen Erfordernissen entgegen und ist somit ausgeschlossen.

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

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

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

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse wird in Abstimmung mit den Verkehrsbehörden der Stadt Münster die Anbindung des Vorhabenbereichs an den Hansaring über einen lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt erfolgen; so ist die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer am besten zu gewährleisten und werden Störungen der Verkehrsabläufe durch verkehrlich funktionale Defizite im Kreuzungspunkt vermieden. Gekoppelt an die Öffnungszeiten der Einzelhandelseinrichtungen erfolgt der Ampelbetrieb ausschließlich im Tageszeitraum von 6:00 - 22:00 Uhr. Dies ist

möglich, da die Verkehrsbelastung der maximalen Nachtstunde (22:00 - 23:00 Uhr) lediglich ein Verkehrsaufkommen in Höhe von ca. 26 % der nachmittäglichen Spitzenstunde aufweist. Für den Nachtzeitraum von 22:00 - 6:00 Uhr wird die Ampel über den Hansaring als reine Fußgängerbedarfsampel geschaltet, die Einmündung des Vorhabens in den Hansaring ist von der Signalisierung der Bedarfsampel ausgenommen. Mit Verweis auf das Urteil des OVG Rheinland-Pfalz vom 2.5.2002 – 1 C 11563/00, Juris, Rn. 70 f ist ein Ampelzuschlag für die Bedarfsampel im Nachtzeitraum nicht anzusetzen. Entsprechend ist bei den gutachterlichen Lärmuntersuchungen die Lichtsignalanlage nur im Tagesbetrieb berücksichtigt. Die benannten verkehrlichen Maßgaben wurden den weitergehenden gutachterlichen Untersuchungen der zu erwartenden Schallimmissionen im Plangebiet und in den angrenzenden Planbereichen zugrunde gelegt.

Die Bewertung der Lärmsituation und der schalltechnischen Auswirkungen 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 ist in vier separate Ergebnisdokumentationen aufgeteilt. Er umfasst die Untersuchung der

- Verkehrslärmsituation im Plangebiet mit einer zusätzlichen Summationsbetrachtung vor dem Hintergrund der hohen Verkehrslärmvorbelastung
- Auswirkungen des baulichen Eingriffs in den Hansaring
- Gewerbelärmsituation
- Auswirkungen des Planvorhabens auf die Verkehrslärmsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft

Anm.: Die lärmtechnischen Untersuchungen sind derzeit in Bearbeitung. Festsetzungsinhalte zu passiven und aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind bereits in die Planunterlagen zum Bebauungsplan aufgenommen. Die abschließenden Inhalte und Ergebnisse der Gutachten werden zum Begründungsentwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans zur Beteiligung der Öffentlichkeit und Behörden gemäß §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB beigebracht.

6.6.2. Luftschadstoffimmissionen

Zur Beurteilung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Luftqualität im angrenzenden Stadtbereich wurden bereits im Zusammenhang mit dem VBP Nr. 535 in den Jahren 2013 und 2015 Untersuchungen zu Luftschadstoffimmissionen mit dem Ergebnis durchgeführt, dass relevante Einwirkungen 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 Verkehrswegenetz unter Berücksichtigung aktueller Verkehrserhebungen und mit Blick auf die Veränderungen im Nutzungskonzept des Planvorhabens ist für eine sach- und fachgerechte Abwägung der Belange zu Luftschadstoffen für den nun vorliegenden VBP Nr. 609 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, 21.02.2020) sowie geänderte Basisdaten zur Emissionsberechnung zugrunde.

Die Immissionsprognose wurde mit einem mikroskaligen Windfeld- und Ausbreitungsmodell für die beurteilungsrelevanten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM10, PM2,5) 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 PM2,5 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 PM2,5 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 PM2,5 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 Feinstaubkenngrößen liegen somit an allen untersuchten Straßenabschnitten deutlich unterhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte von 40 µg/m³ für PM₁₀ und 20 µg/m³ (seit 01/2020) 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, PM_{2,5}) 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.

6.6.3. Störfall-Betrieb

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

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

2016 und 2017 vollständig an einen neuen Standort verlagert. Mit der Verlagerung des Betriebes liegen Betroffenheiten im Sinne der 12. BImSchV für das Planvorhaben nicht mehr vor.

6.7. Altlasten / Altstandorte

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

So weist das Altlastenkataster für den Geltungsbereich den ehemaligen 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 des Vorhabens (außerhalb des Geltungsbereichs) 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 westlich an das Vorhabengrundstück angrenzende Mischgebiet auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB liegen keine gutachterlichen Bewertungen zu möglichen Bodenbelastungen vor. Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 ist lediglich das Grundstück der Postimmobilie Hansaring 64 sowie die Flurstücke 812 und 813 (Hansaring 66 und 66a) als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet, Kennzeichnungen für das ehemalige Wehmeyer-Grundstück sowie für das Mischgebiet 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 worden. 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. Umweltrelevante Gefahren gehen davon nicht aus.

Planungsrechtliche Regelungen oder Kennzeichnungen gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB werden vor dem Hintergrund der bereits durchgeführten und abgeschlossenen Sanierung im Bebauungsplan nicht getroffen. Gleichwohl wird ein Hinweis auf die sanierten Altlasten-/Verdachtsflächen in den Bebauungsplan aufgenommen. 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.

Kampfmittel

Für das Grundstück Hansaring/Schillerstraße/Hafenweg wurde im Vorfeld der Erdarbeiten zur Errichtung des Planvorhabens durch den Bereich Kampfmittelüberprüfung der Feuerwehr der

Stadt Münster eine Kriegsluftbildauswertung durchgeführt. Aus der Luftbildauswertung ergaben sich eindeutige Hinweise auf eine Kampfmittelbelastung. Im Zuge der hieraus erforderlichen Standardsicherheitsüberprüfungen wurde ein an der Straße Hansaring angrenzender Bombenblindgänger-Verdachtspunkt VP 150 teilüberprüft. Nach erfolgter Baufelddetektion wurde bei Aushubarbeiten eine 250 kg Sprengbombe gefunden und entschärft.

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

6.8. Denkmalschutz / Archäologie

Innerhalb des Geltungsbereiches des VBP Nr. 609 befinden sich keine Baudenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes NRW. Südlich des Hafenvwegs liegen dem Plangebiet jedoch die zwei denkmalgeschützten Speichergebäude Nr. 28 und 30 gegenüber, in deren Umgebung das Denkmalschutzgesetz besondere Rücksichtnahme fordert. Dem wird mit der Planung entlang dem Hafenweg durch die festgesetzte Höhenstaffelung des Baukörpers gegenüber Nr. 28 sowie durch Baumanpflanzungen zum Hafenweg Rechnung getragen.

Bodendenkmäler waren für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes ebenfalls nicht bekannt und wurden im Zuge der Erdarbeiten zur Teilerrichtung des Planvorhabens auch nicht gefunden. Aufgrund des Baufortschritts mit Abschluss der Erdarbeiten sind archäologische Beeinträchtigungen im Sinne des Denkmalschutzgesetzes aus der Wiederaufnahme der Bautätigkeit und Fertigstellung des Planvorhabens nicht mehr zu erwarten. Vor dem benannten Hintergrund kann der ursprüngliche allgemeine Hinweis zum Umgang bei der Entdeckung von Bodendenkmälern ersatzlos entfallen.

6.9. Artenschutz

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

Vor dem Hintergrund wurde im Zusammenhang mit dem Planverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 der Vorhabenbereich artenschutzrechtlich untersucht und bewertet. Neben den Schotter- und Brachflächen auf den rückgebauten ehemaligen gewerblichen Flächen wurde auch das damals noch im Vorhabenbereich aufstehende Gebäude des ehemaligen Postzustellpunktes der Post AG einer artenschutzrechtlichen Prüfung unterzogen. Die Begutachtung erfolgte anhand von Ortsbegehungen, die Ergebnisse wurden in einem Arten-

schutzgutachten mit ergänzenden Stellungnahmen dokumentiert. Als Ergebnis einer überschlüssigen Prüfung der Liste sogenannter planungsrelevanter Arten, die das Auskunftssystem des LANUV für das Messtischblatt 4011 'Münster' bereitstellte war für die Schotter- und Brachflächen sowie für die jungen Sukzessionsgehölze und Straßenbäume des Plangebietes eine Lebensraumbedeutung für planungsrelevante Arten nicht anzunehmen. Eine Besiedlung durch planungsrelevante Tier- und Pflanzenarten lag ebenfalls nicht vor und war auch für die nahe Zukunft nicht zu erwarten. Weitergehend konnte eine Besiedlung des ehemaligen Postgebäudes von Tierarten, die einem besonderen Artenschutz unterliegen, ausgeschlossen werden. Vor dem Hintergrund der Ergebnisse waren artenschutzrechtliche Konflikte mit der Umsetzung des Planvorhabens nicht gegeben. Um etwaige potenzielle Konflikte auszuschließen war für Gebäudeabriss und Gehölzrodungen im Zusammenhang mit der Baureifmachung des Grundstücks die Beachtung von Bauzeitenregelungen vorgegeben.

Mit dem nun vorliegenden VBP Nr. 609 sind keine neuen artenschutzrechtlichen Betroffenheiten zu erwarten. Mit der zwischenzeitlichen Teilerrichtung des Planvorhabens ist der Vorhabensbereich nahezu vollständig mit der Tiefgarage unterbaut, die ebenerdigen Flächen sind hergerichtet. Für das Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB im Ergänzungsbereich des Bebauungsplans können mit Fertigstellung und Bezug des Gebäudes artenschutzrechtliche Konflikte ausgeschlossen werden.

Nicht ausgeschlossen werden können Konflikte im Zusammenhang mit der späteren Wiederaufnahme der Bautätigkeiten am Planvorhaben. So sind zum Schutz vor Störung und Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten Vergrämungsmaßnahmen vor Beginn der Bautätigkeiten durchzuführen. Art und Umfang der Maßnahmen werden in einer artenschutzrechtlichen Stellungnahme zusammengestellt und zum Bestandteil des nachgeordneten bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens gemacht. Auf die Notwendigkeit der Sicherung der artenschutzrechtlichen Belange im Zusammenhang mit Wiederaufnahme der Bautätigkeit wird im Bebauungsplan hingewiesen.

Anm.: Die artenschutzrechtliche Stellungnahme ist derzeit in Bearbeitung. Die abschließenden Inhalte und Ergebnisse werden zum Begründungsentwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans zur Beteiligung der Öffentlichkeit und Behörden gemäß §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB beigebracht.

7. Flächenbilanz

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

Tabelle 1 | Flächenbilanz

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

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

8.1. Rahmen der Umweltprüfung

Nach § 2a BauGB ist für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 eine Umweltprüfung durchzuführen. Im Rahmen der Umweltprüfung werden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen aus der Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ermittelt und in einem Umweltbericht, der den Anforderungen der Anlage 1 zum BauGB zu entsprechen hat, beschrieben und bewertet. Der Umweltbericht erfüllt im vorliegenden Fall sowohl die Umweltprüfungspflicht des BauGB als auch die projektbezogene Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht des UVPG für großflächigen Einzelhandel.

Die Umweltprüfung wurde auf Basis vorhandener Daten und auf Grund von Geländeerhebungen durchgeführt. Wesentliche umweltbezogene Daten entstammen außerdem dem Umweltekataster der Stadt Münster (im Internet: <http://geo.stadt-muenster.de/umwelt-kataster>) sowie dem Altlastenkataster (Auskunft der Stadt Münster).

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

Für die notwendige 97. Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 wird als Bestandteil der Begründung ein separater Umweltbericht erstellt

8.2. Kurzdarstellung der Planung

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

Unter dem Titel „HafenMarkt“ sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung eines Stadtbereichszentrums geschaffen werden, in dem neben Flächen für großflächigen Einzelhandel auch Flächen für Wohn- und Dienstleistungsnutzungen, für Gastronomie sowie die Einrichtung zweier Kindergrößtagespflegeeinrichtungen vorgesehen sind.

Die Planung umfasst im sog. Vorhabenbereich einen Verbrauchermarkt mit einem modernen Markthallenkonzept, einen Lebensmitteldiscounter, einen Drogeriefachmarkt und eine Apotheke, jeweils mit den erforderlichen Kundenstellplätzen, sowie ergänzende Flächen für Dienstleistungsbetriebe, Gastronomie und Wohnnutzungen. Die geplanten Gebäudekomplexe gruppieren sich um einen zentralen Platz (Kundenparkplatz, Pocket-Park), die Hauptzufahrt erfolgt über den Hansaring. Zur Entlastung der Parkplatzsituation im Stadtquartier ist mit der geplanten Vorhabennutzung zusätzlich die Errichtung von öffentlich nutzbaren Stellplätzen im Sinne einer Quartiersgarage verbunden. Die geplante Tiefgarage ist sowohl vom Hansaring als auch vom Hafenweg anfahrbar und umfasst insgesamt rd. 350 Stellplätze, von denen ca. 220 Stellplätze der Quartiersgarage zugeordnet werden. Zusätzlich werden im Bereich des ebenerdigen Kun-

denparkplatzes rd. 103 Pkw-Stellplätze angeboten. Neben den Pkw-Stellplätzen werden mit dem Planvorhaben insgesamt rund 477 Fahrradabstellplätze realisiert.

Neben dem Vorhabenbereich umfasst der Bebauungsplan Nr. 609 im westlichen Plangeltungsbereich außerdem als Mischgebiet festgesetzte Ergänzungsflächen, die im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung eine Ergänzung der Blockstruktur der westlichen Hafenwegbebauung ermöglichen. Die Bebauung in diesem Bereich wurde im Jahr 2016 auf Grundlage des Vorgängerbebauungsplanes VBP Nr. 535 bereits umgesetzt.

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

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

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

Im Vorhabenbereich sind gegenüber dem Bebauungsplan Nr. 401 aufgrund einer erhöhten GRZ (1,0 statt bisher 0,6 bzw. 0,8) weniger Möglichkeiten für Baumpflanzungen gegeben und ist wegen des Entfallens einer öffentlichen Grünfläche (Spielplatz) sowie des Entfallens von Festsetzungen zu Fassadenbegrünungen ein insgesamt verringerter Grünflächenanteil zu erwarten. Um dem entgegen zu wirken, werden die Hauptdächer der Erdgeschossnutzungen auf einer Fläche von mindestens 6.000 m² als extensive Grasdächer angelegt. Außerdem wird am Hafenweg eine kleine Grünanlage mit Baumbestand in Hochbeeten angelegt (sog. Pocket-Park) und es werden im Plangebiet weitere Bäume in Pflanztrögen gepflanzt.

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

Die Flächen am Hansaring, die bisher zum BP Nr. 356 gehörten, werden weiterhin als öffentliche Verkehrsfläche gewidmet, hier sind mit der Planung keine Änderungen verbunden.

Hinsichtlich des Schutzes vor betrieblichen und verkehrlichen Lärmemissionen wird über differenzierte Festsetzungen und Maßnahmen der freiwilligen Lärmvorsorge bzw. Maßnahmen im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den Hansaring im Sinne der 16. BImSchV eine Verträglichkeit der Planung mit den angrenzenden bestehenden als auch mit den geplanten Nutzungen erwirkt. Die städtebaulich architektonische Ausgestaltung mit einer klaren räumlichen Zuordnung der Gebäude und differenzierten Höhengliederungen sichert eine nutzungs-

und maßstabsgerechte Einpassung der Vorhabennutzung in die bestehende Stadtstruktur. Die konkreten Festsetzungsinhalte und deren Begründung sind dem Kapitel 6 zu entnehmen.

8.3. Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

8.3.1. Fachgesetze

Allgemeine Ziele des Umweltschutzes nach BauGB

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

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

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

Immissions- und Klimaschutz

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

Berücksichtigung im Plan: Die bestehenden Lärm- und Schadstoffbelastungen im Gebiet sowie die zusätzlich zu erwartenden Belastungen wurden gutachterlich geprüft und geeignete Maßnahmen zur Verträglichkeit der Vorhabenplanung aufgezeigt und in Form von textlichen Festsetzungen und Hinweisen planungsrechtlich gesichert. Weitergehend werden Lärmminierungsmaßnahmen an außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes liegenden Bestandsgebäuden als freiwillige Leistung des Vorhabenträgers zur Lärmvorsorge bzw. aus den Anspruchsvoraussetzungen im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den Hansaring im Sinne der 16. BImSchV durchgeführt, die Sicherung der Maßnahmen erfolgt über den Durchführungsvertrag. Die Beachtung der Anforderungen des EEWärmeG wird nicht auf Planebene geprüft, sondern ist im Rahmen der bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren zur Errichtung der Vorhabennutzungen nachzuweisen.

Wasserschutz

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

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

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

Biotop- und Artenschutz

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

Berücksichtigung im Plan: Eine Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände hinsichtlich nicht-planungsrelevanter Brutvogelarten konnte bei den bereits erfolgten Baumaßnahmen über Bauzeitenregelungen erzielt werden (Gehölzrodungen, Gebäuderückbau außerhalb der Brutzeit). Auch im Rahmen der Fortführung der Bauarbeiten können Konflikte über eine Bauzeitenregelung oder eine baubiologische Begleitung vermieden werden. Sonstige Maßnahmen zum Schutz von Biotopen und Arten sind nach aktueller Kenntnis nicht notwendig.

8.3.2. Fachplanungen

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

Luftreinhalteplan der Stadt Münster

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.

Lärmaktionsplan der 2. Stufe für die Stadt Münster

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-Limit 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.

8.4. Ausgangssituation (Basisszenario) und Umweltauswirkungen der Planung

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

8.4.1. Mensch und menschliche Gesundheit

Bestand

Das Gebäude des Mischgebietes im sog. Ergänzungsbereich wurde auf Basis des Vorgängerbebauungsplanes VBP Nr. 535 bereits im Jahr 2016 errichtet und ist bewohnt.

Im Vorhabenbereich begannen die Bauarbeiten im Januar 2018. Die Gebäude und baulichen Anlagen der ehemals auf dem Grundstück vorhandenen Tankstelle am Hansaring sowie des Postzustellpunktes waren bereits aufgegeben und rückgebaut. Die Bautätigkeiten am Planvorhaben ruhen seit Februar 2019. Der Rohbau 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. Abseits von Hochbauten und Tiefgarage dienen die Flächen vollständig als Baustellenbereich.

Was den Bestand gemäß rechtskräftigem Bebauungsplan Nr. 401 betrifft, so ist neben Mischgebietsausweisungen im nördlichen Vorhabenbereich auch eine öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Kinderspielplatz“ festgesetzt. Der Bedarf für diese Anlage resultierte seinerzeit aus der mit dem BP Nr. 401 geplanten Erweiterung der Wohn- und Mischnutzungen vom Hansaring in den rückwärtigen Blockinnenbereich und der damit verbundenen Notwendigkeit zur Ausweisung wohnungsnaher Spielflächen.

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

Vorbelastungen

Lärm: Das Plangebiet ist Lärmbelastungen ausgesetzt, die vor allem aus dem Verkehr entlang der umgebenden Haupteinfahrstraßen resultieren. Für die untersuchten Straßenbereiche

werden die Orientierungswerte der DIN 18005 in weiten Teilen - insbesondere nachts - an den straßenzugewandten Fassaden überschritten und auch eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ist entlang stark belasteter Straßenabschnitte teilweise nicht gegeben.

Dauerschallpegel von über 70/60 dB(A) tags/nachts im Grenzbereich der Unzumutbarkeit, die hinsichtlich gesundheitlicher Gefährdung als kritisch einzustufen sind, sind im Lärmaktionsplan der Stadt Münster (2016) für den Bereich des Plangebietes nicht verzeichnet.

Gemäß dem schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.4/01 zur Bewertung der schalltechnischen Auswirkungen der vorhabenbezogenen Verkehrserzeugung auf die Verkehrslärsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft (ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, 23.04.2015, erstellt zum Vorgängerbebauungsplan Nr. 535) wurden bereits im Prognose-Nullfall für das Jahr 2018 u.a. aus den Verkehrsbelastungen des Hansarings Beurteilungspegel von aufgerundet bis zu 73 dB(A) tags bzw. bis zu 65 dB(A) nachts erwartet.

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

Der Verkehrsablauf im direkten Umfeld des Plangebietes kann grundsätzlich leistungsfähig abgewickelt werden, Störungen entstehen jedoch durch Parkvorgänge an den Stellplatz-Schrägaufstellungen zum Hansaring. Defizite hinsichtlich der Sichtverhältnisse und des Verkehrsflusses bestehen im Bereich der Zufahrt vom Hansaring zum Parkplatz des bestehenden Penny-Marktes Hansaring Nr. 46.

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

Luftschadstoffe: Gemäß dem Umweltkataster der Stadt Münster liegt im Bereich der an das Plangebiet angrenzenden Straßen mit relativ dichtem Verkehr (Hansaring, Schillerstraße) die Belastung durch inhalierbaren Feinstaub (PM₁₀) bei maximal 28 µg/m³ und durch Stickstoffdioxid (NO₂) bei maximal 32 µg/m³. Die zulässigen Jahresmittelwerte der 39. BImSchV für PM₁₀ bzw. NO₂ von jeweils 40 µg/m³ werden nicht erreicht. Auch bezüglich lungengängigen Feinstaubes (PM_{2,5}) kann von einer Unterschreitung des relevanten Grenzwertes ausgegangen werden (simuPLAN 2019).

Die aktuell ermittelten Jahresmittelwerte der Hintergrundbelastung im Untersuchungsraum, für die auf Werte der etwa 3 km entfernt gelegenen LANUV-Station Münster-Geist zugegriffen wurde, sind gegenüber den Werten einer vorangegangenen Untersuchung im Übrigen deutlich zurückgegangen (simuPLAN 2019/2015). Aufgrund verschärfter politischer Vorgaben zur Emissionsminderung ist in den nächsten Jahren von weiter zurückgehenden Hintergrundbelastungswerten auszugehen.

Störfallrisiko: Südlich des Plangebietes befanden sich zwischen Stadthafen I und der Straße „Am Mittelhafen“ bis Ende des Jahres 2016 zwei Gefahrstofflager der Spedition Lehnkering

GmbH, die bei der planerischen Entwicklung des Hafensareals damals noch zu berücksichtigen waren. Von der Lagernutzung ging keine akute Gefährdung aus, ein latentes Gefährdungspotential lag jedoch in anlagebezogenen Störfällen begründet (z.B. Brand), deren Auswirkungen z. B. über freigesetzte Luftschadstoffe unter anderem auch im Plangebiet hätten auftreten können. Mit erfolgter Aufgabe und Verlagerung der Gefahrgutlager außerhalb des Einwirkungsreichs des Planvorhabens sind Betroffenheiten aus Störfallbelangen nicht mehr gegeben.

Kampfmittel: Die Luftbildauswertungen des Kampfmittelbeseitigungsdienstes Westfalen-Lippe KBD, die im Vorfeld der Bauarbeiten durchgeführt wurden, ergaben damals eindeutige Hinweise auf eine Kampfmittelbelastung des Vorhabenbereichs. Da im Zuge der Vorhabenumsetzung mit wesentlichen Eingriffen ins Erdreich zu rechnen war, wurde vor Beginn der Bauarbeiten die Vorgehensweise zur Umsetzung der Baumaßnahmen mit dem Bereich Kampfmittelüberprüfung der Feuerwehr der Stadt Münster abgestimmt. Es folgte eine Baufelddetektion, die jedoch aufgrund diverser Störeinflüsse nicht überall ausgewertet werden konnte. Dabei wurde auch ein in der Nähe des Hansarings 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 Geltungsbereich aktuell nicht mehr zu erwarten.

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

Auswirkungen der Planung

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

Lärm: Ausführungen nach Vorlage der gutachterlichen Aussagen.

Leistungsfähigkeit der Erschließung: Ausführungen nach Vorlage der gutachterlichen Aussagen.

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

Luftschadstoffe: Zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität 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 Hafensareal wurde dabei auch die Entwicklung des östlich angrenzenden Areals "Stadthafen Nord" bei den Berechnungen berücksichtigt.

Im Ergebnis werden die höchsten Belastungen am Knotenpunkt Hansaring/Wolbecker Straße prognostiziert. So liegt dort die höchste NO₂-Belastung im Prognose-Nullfall bei einem Jahresmittelwert von 33,9 µg/m³ und im Planfall bei 34,9 µg/m³. Die höchsten PM₁₀- bzw. PM_{2,5}-

Jahresmittelwerte liegen im Prognose-Nullfall bei 22,4 µg/m³ bzw. 16,2 µg/m³ und im Planfall bei 22,9 µg/m³ bzw. 16,3 µg/m³. Die Grenzwerte der 39. BImSchV für NO₂ - und Feinstaub werden damit auch an dem relativ stark belasteten Knotenpunkt Hansaring/Wolbecker Straße sicher eingehalten (Grenzwerte NO₂ und PM₁₀: 40 µg/m³, PM_{2,5}: 20 µg/m³). Dies gilt erst recht für die übrigen Bereiche des Plangebietes.

Insgesamt ist die vorhabenbedingte Zunahme an Schadstoffimmissionen als eher geringfügig 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. Gleichzeitig kann aber aufgrund nationaler Anstrengungen zur Luftreinhaltung von einer weiteren Abnahme der Hintergrundbelastung und damit der Gesamtbelastung ausgegangen werden.

Kampfmittel: Weitere Kampfmittelüberprüfungsmaßnahmen sind nur dann erforderlich, sollten künftig erdeingreifende Maßnahmen für weitere Gebäude/-teile, Nebenanlagen etc. notwendig werden. Die Überprüfungsmaßnahmen sind mit der örtlichen Ordnungsbehörde im Vorfeld abzustimmen.

Verlust einer geplanten Grünfläche (Spielplatz): Mit Umsetzung der veränderten Entwicklungsziele am Standort ist die Errichtung eines Spielplatzes im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans nicht mehr sinnvoll und wird daher nicht vorgenommen. Der gemäß den Zielsetzungen des bestehenden Bebauungsplans Nr. 401 geplante Spielplatz entfällt. Dem Bedarf für wohnungsnaher Spielflächen im Bereich der Stadtzelle „Alte Feuerwache“ soll durch die Ausweisung entsprechender Flächen in dem östlich angrenzenden Planbereich „Neuhafen-Münster“ im Bebauungsplan Nr. 600 Rechnung getragen werden. Regelungen hierzu enthielt der Durchführungsvertrag zum VBP 535, die auch für den Durchführungsvertrag zum VBP 609 vorgesehen sind. Die weiteren Vorgehensweisen sind im Zuge des Planverfahrens des Bebauungsplans Nr. 600 abzustimmen.

8.4.2. Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Bestand

Nachfolgend wird das Plangebiet zunächst in dem Zustand beschrieben, in dem es sich unmittelbar vor Beginn der Bauarbeiten im Januar 2018 befand. Abgesehen von den Teilen, die bebaut oder gepflastert waren stellte sich das Plangebiet damals als Schotterfläche dar, die bereits teilweise von ruderaler Vegetation unterschiedlichen Typs bewachsen war. Die konkreten Vegetationstypen waren dabei vornehmlich von der Nutzungsintensität (temporäre Nutzung von Teilflächen als Parkplatz) und von der Beschaffenheit des Untergrundes geprägt. Neben niedrigwüchsigen und von trittresistenten Arten bestimmten Pflanzengesellschaften fanden sich auch hochwüchsige und artenreiche Vegetationstypen, teilweise kamen auch ruderale Gebüsche aus jungen Pioniergehölzen vor. Am Hansaring stockten beidseitig der Straße mehrere Bäume auf straßenbegleitenden Rabatten.

Aktuell ist für Teile des Vorhabens die Umsetzung bereits erfolgt, die Bautätigkeiten ruhen seit Februar 2019. Das Vorhaben 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. Stadttaube).

Auswirkungen der Planung

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

- Legt man der Bewertung der Biotopausstattung des Plangebietes als Referenzzustand den Zustand vor Beginn der ersten Rückbaumaßnahmen (Wehmeyer) zugrunde, wie sie im Jahr 2006 noch vorhanden war, ist das Plangebiet als nahezu vollständig versiegelt zu bewerten. Demgegenüber ist die Umsetzung der Planung lediglich im Anbindungsbereich an den Hansaring mit zusätzlichen Eingriffen in Grünstrukturen verbunden, da dort Bäume einer straßenbegleitenden Gehölzrabatte gerodet werden mussten (sieben Bäume geringen bis mittleren Alters). Was den Verlust dieser Bäume betrifft, soll ein Ersatz über Neuanpflanzungen im Vorhabenbereich erfolgen.
- Nach Rückbau im Anpassungsbereich und auf dem Wehmeyer-Gelände konnten sich teilweise über mehrere Jahre ruderale Vegetationsbestände entwickeln, wie sie für innerstädtische Brachen typisch sind. Diese wurden durch das Vorhaben mittlerweile vollständig beansprucht. Erhaltenswerte Grünstrukturen kamen im Plangebiet abseits der Straßenbäume am Hansaring allerdings nicht vor.
- Gegenüber den Zielen des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 401 wird über die neue Planung im Vorhabenbereich eine höhere GRZ festgeschrieben (1,0 statt bisher 0,6 bzw. 0,8). Außerdem entfallen eine öffentliche Grünfläche (Spielplatz) sowie Vorgaben zu Fassadenbegrünungen. Über grünordnerische Festsetzungen zu umfänglichen Dachbegrünungen und zu Baumpflanzungen sowie über Planung einer kleinen Grünanlage am Hafenweg (Pocket-Park) werden mit der neuen Planung jedoch vergleichbare Grünflächenanteile geschaffen.

Hinsichtlich des Artenschutzes lag und liegt eine Besiedlung des Plangebietes durch planungsrelevante Tier- und Pflanzenarten nicht vor und ist auch für die Zukunft nicht zu erwarten (vgl. Kap. 6.9). Auch für nicht-planungsrelevante Arten war und ist eine relevante Lebensraumbedeutung nicht gegeben. Bei möglicherweise vereinzelt vorkommenden ubiquitären Vogelarten des Siedlungsbereiches (z. B. Stadttaube) 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.

8.4.3. Boden / Fläche

Bestand

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

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

Vorbelastungen

Im Bereich des Plangebietes wurden die natürlichen Böden im Rahmen verschiedener Bautätigkeiten mit Auffüllungen von Höhen zwischen 0,5 und 2,0 Metern versehen und weitgehend überbaut. Bauwerke und Versiegelungen wurden zwischenzeitlich wieder entfernt, hier lagen somit mehrere Jahre lang unversiegelte Auffüllböden vor. Mittlerweile ist das Bauvorhaben so weit gediehen, dass abseits der Tief- und Hochbauten nunmehr ausschließlich versiegelte und geschotterte Flächen vorkommen.

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

- Auf dem Grundstück des ehemaligen Holzkontors Wehmeyer war in den Auffüllböden des Gebietes lokal begrenzt das Vorkommen von Verunreinigungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) als möglich zu bewerten.
- Im Bereich der Postimmobilie wurden bei Bodenuntersuchungen im Jahr 2001 stellenweise Verunreinigungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen angetroffen (MKW), außerdem wurden im Wirkungsbereich der ehemaligen Tankstelle leichtflüchtige Kohlenwasserstoffe (BTX) vorgefunden. Bezüglich polyzyklischer aromatischer Kohlenwasserstoffe (PAK) sowie verschiedener Metalle wurden teilweise ebenfalls erhöhte Werte nachgewiesen, die auf lokal stark differierende Schlackeanteile in den Auffüllböden schließen ließen.
- Auf dem Grundstück der Tankstelle am Hansaring ist im Altlastenkataster der Stadt Münster eine schädliche Bodenveränderung (Ild. Nr. 10048) verzeichnet. Umfangreiche Boden- sowie Grundwasseruntersuchungen im Jahr 2012 ergaben umweltrelevante Bodenverunreinigungen durch Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) und/oder leichtflüchtige aromatische Kohlenwasserstoffe (BTX). Stellenweise wurden außerdem relevant erhöhte Kohlenwasserstoffkonzentrationen angetroffen. Diese sowie auch die o.g. BTX-Verunreinigungen lagen teilweise in grundwassergesättigten Horizonten, weswegen eine Schadstoffverlagerung über den Emissionspfad Grundwasser hier nicht auszuschließen war.

- Im südlichen Planbereich, auf Höhe der Gebäude Hafenweg 26 und 26a, ist im Altlastenkataster der Stadt Münster mit der Nr. 232 auf dem Hafenweg eine Altlast- / Verdachtsfläche gekennzeichnet. Da für diesen Bereich im Zusammenhang mit dem Vorhaben keine baulichen Veränderungen zu erwarten waren, erfolgten hier keine weiteren Untersuchungen.

Mittlerweile hat sich die Situation vor Ort grundlegend geändert. Die bisherigen Bauarbeiten wurden gemäß des Sanierungs- und Bodenmanagementkonzeptes zum Vorhaben fachgutachterlich begleitet und das bei Aushubarbeiten für die Tiefgarage und an anderen Stellen angetroffene geringfügig 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

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

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

Aufgrund der im Bereich des Gehweges zum Hansaring sowie im Bereich des Hafenweges verbliebenen Restbelastungen wird seitens des Fachamtes darauf hingewiesen, dass im Falle zukünftiger Baumaßnahmen an diesen Verkehrsflächen eine Neubewertung der Flächen erforderlich würde.

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

8.4.4. Wasser

Bestand

Das Plangebiet wies und weist keine Oberflächengewässer auf. Im Rahmen der Rammkernsondierungen auf den Grundstücken Post und Wehmeyer wurde seinerzeit kein zusammenhängender Grundwasserleiter erschlossen, der Flurabstand des Grundwassers liegt hier gemäß Gutachter somit bei über drei Metern. Kleinräumig können innerhalb dieses Flurabstandes über stauende Tonschichten jedoch Stauwasserhorizonte ausgebildet sein. Das Grundwasser strömt großräumig in östlicher Richtung der Werse zu, kleinräumig sind davon im Plangebiet nach Messungen jedoch auch Abweichungen festzustellen (Fließrichtung örtlich südlich bzw. südwestlich).

Vorbelastungen

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

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

Auswirkungen der Planung

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

Seitdem die Altlastensanierung im 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.

Ein Eingriff in die Grundwasserverhältnisse war nur im Zusammenhang mit Grundwasserhaltungsmaßnahmen für die Zeit der Bauarbeiten gegeben und führte nicht zu einer dauerhaften Veränderung des Grundwasserspiegels. Nachteilige Auswirkungen auf Grundwasserleiter sind durch das Planvorhaben nicht zu erwarten, zumal es sich bei dem oberen Porengrundwasserleiter um einen heterogenen Grundwasserleiter handelt, der überwiegend durch Stauwasserbildungen beeinflusst ist. Für die Bautätigkeit konnte durch bautechnische Maßnahmen das Risiko erheblicher nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt sowohl bauzeitlich als auch dauerhaft ausgeschlossen werden.

8.4.5. Klima/Luft

Bestand

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

Vorbelastungen

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

Auswirkungen der Planung

Der Bebauungsplan setzt für den Vorhabenbereich die für den Versiegelungseffekt maßgebliche Grundflächenzahl mit 1,0 fest, für den Ergänzungsbereich (Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB) ist eine GRZ von 0,6 vorgesehen.

Begrünungsmaßnahmen in Form von Baumpflanzungen sind aufgrund der Unterbauung weiter Teile des Vorhabengrundstücks mit einer Tiefgarage nur in beschränktem Maße bzw. nur in Pflanztrögen möglich (ca. 30 Exemplare) und es können dabei lediglich klein- bis mittelkronige Baumarten Verwendung finden. Positive Auswirkungen auf das kleinräumliche Klima sind jedoch außerdem mit der Anlage großflächiger Dachbegrünungen zu erwarten (6.000 m², d.h. ca. 20 % des Geltungsbereiches). Insgesamt ist aus klimatischer Sicht daher nicht mit einer Verschlechterung der bisherigen Situation zu rechnen.

8.4.6. Landschaft

Bestand

Das Landschaftsbild ist vor allem hinsichtlich seiner Bedeutung für die Wohnumfeldfunktion sowie für die wohnungsnaher Erholung zu betrachten. Eine Bedeutung des Plangebietes für die Freizeitnutzung besteht nicht, erholungsrelevante Strukturen sind nicht vorhanden. Lediglich den Straßenbäumen am Hansaring kann eine allgemeine Bedeutung für Stadtbild und Wohnumfeld zugesprochen werden.

Vorbelastungen

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

Auswirkungen der Planung

Das Plangebiet weist künftig verschiedene Wegeverbindungen auf, die eine Erreichbarkeit erholungsbedeutsamer Bereiche etwa an der Schillerstraße oder am Hafenkai erleichtern. Am Hansaring wurden im Zuge von Kanalverlegungen verschiedene Straßenbäume gerodet, was zunächst mit einer Beeinträchtigung des Ortsbildes einherging. Da es sich jedoch durchweg um eher junge Exemplare handelte, ist eine Ersetzbarkeit schon in absehbarer Zeit gegeben.

8.4.7. Kultur- und Sachgüter

Bestand

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

Vorbelastungen

(keine)

Auswirkungen der Planung

Belange des Denkmalschutzes sind am Südrand des Plangebiets 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 Rechnung getragen.

8.4.8. Wechselwirkungen der Schutzgüter

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

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

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

8.4.9. Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen

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

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

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

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

Weitere Ausführungen und Bewertungen nach Vorlage der gutachterlichen Aussagen.

8.5. Eingriffsregelung

Die Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 unterliegt der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, die in der Bauleitplanung nach § 1a BauGB abzuarbeiten ist. Ein Ausgleich ist dabei grundsätzlich nur soweit erforderlich, wie die geplante Bebauung über diejenigen Eingriffe hinausgeht, die bereits „vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren“ (§1a Abs. 3 BauGB).

Bei der Betrachtung möglicher Eingriffe werden nachfolgend vier Teilflächen des Bebauungsplanes unterschieden (vgl. Abb. 1): sog. Vorhabenbereich (V), sog. Ergänzungsbereich (A) sowie Verkehrsflächen am Hansaring und Verkehrsflächen am Hafenweg.

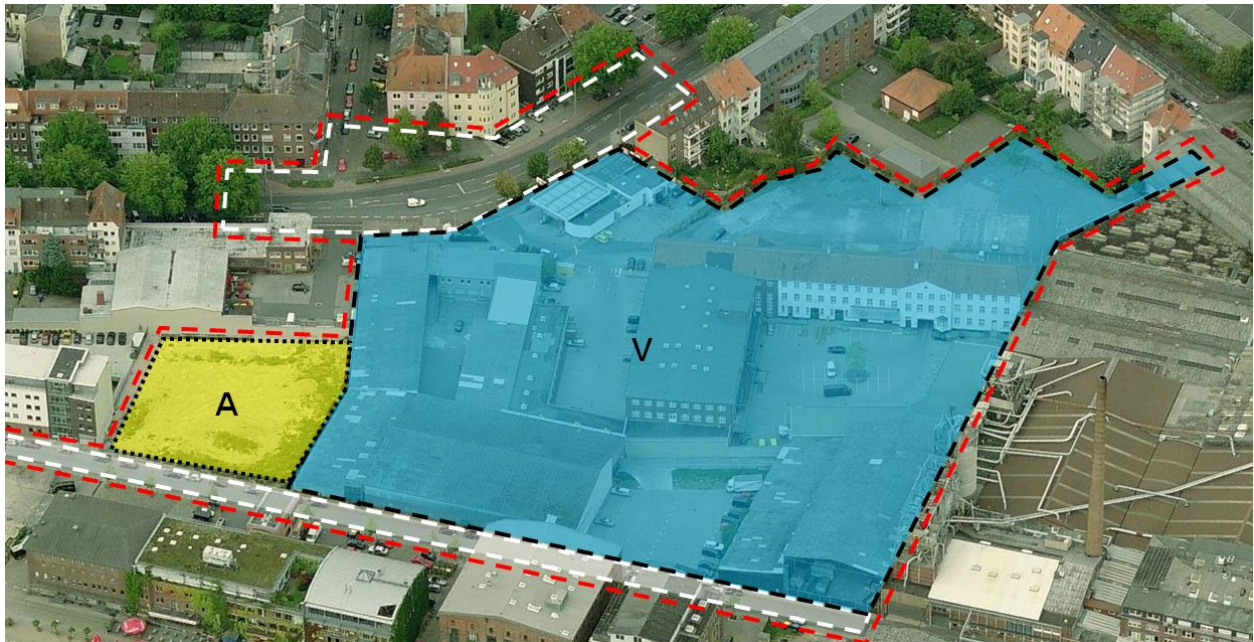


Abbildung 1 | Zustand des Plangebietes vor Gebäuderückbau auf dem Wehmeyer-Gelände, ca. 2006 / 2007 (V = Vorhabenbereich, A = Ergänzungsbereich, weiße Grenzen = Verkehrsflächen an Hansaring und Hafenweg).

- Für den sog. Vorhabenbereich (V) sind gemäß §1a Abs. 3 BauGB ausgleichspflichtige Eingriffe nicht zu erwarten, da dieser Bereich vor dem Rückbau eines Teiles der Gebäude im Jahr 2009 bereits flächendeckend überbaut bzw. versiegelt war (Abb. 1). Der geplante Eingriff geht somit über bereits erfolgte Eingriffe nicht hinaus.
- Für den sog. Ergänzungsbereich (A) sind zur Ableitung des Ausgleichserfordernisses die Entwicklungsziele des rechtskräftigen BP Nr. 401 für das Mischgebiet MI 6 maßgebend. Ein Vergleich mit den Entwicklungszielen der aktuellen Planung zeigt jedoch, dass gegenüber den bisher planungsrechtlich zulässigen keine zusätzlichen Eingriffe zu erwarten sind. Dies wird u. a. durch die Übernahme der bisher rechtskräftigen GRZ von 0,6 gesichert und durch die weitgehende Übernahme der grünordnerischen Festsetzungen.
- Die Verkehrsflächen am Hansaring gehören bisher teils zum BP Nr. 356 und teils zum unbeplanten Innenbereich. Der aus dem Vorhaben resultierende Verlust von Straßenbäumen auf der Südseite der Straße (im bisher unbeplanten Innenbereich) wird durch Ersatzpflanzungen im Plangebiet (siehe unten) ausgeglichen. Weitere Rodungen von Bäumen nördlich des Hansaringes stehen mit dem Vorhaben nicht im Zusammenhang, sondern erfolgten dort im Vorfeld der Verlegung einer Fernwärmeleitung.
- Die Verkehrsflächen am Hafenweg werden von private in öffentliche Verkehrsflächen umgewidmet. Zusätzliche Eingriffe i. S. der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sind hier nicht zu verzeichnen.

Im Ergebnis bereitet der vorhabenbezogene Bebauungsplan keinen Eingriff in Natur und Landschaft i. S. der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung der §§ 14 und 15 BNatSchG vor, eine

Kompensationsberechnung erfolgt daher nicht. Davon unabhängig sind hinsichtlich der grünordnerischen Gestaltung des Gebietes Maßnahmen geplant, über die ein Mindestmaß an grünordnerischer Qualität gesichert wird (Pflanzung von mindestens 30 Bäumen, Dachbegrünung auf einer Fläche von 6.000m², Anlage des sog. Pocket-Parks am Hafenweg). Über diese Maßnahmen können auch die am Hansaring gerodeten sieben Straßenbäume als ersetzt gelten.

8.6. Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)

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

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

Die Verkehrslärmsituation am Hansaring ist weitestgehend als vorhabenunabhängig zu bewerten. Allein aus der Notwendigkeit nach einer geordneten städtebaulichen Entwicklung des Planbereichs und den damit verbundenen nutzungsspezifischen und verkehrstechnischen Erfordernissen zur Anbindung eines 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.

8.7. Anderweitige Planungsmöglichkeiten

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

Das vorliegende Konzept zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 dokumentiert die Zielsetzungen des Masterplans „Stadthäfen Münster“ und setzt die Vorgaben des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster für den Standort um. Über die räumliche und funktionale Vernetzung des Grundstücks insbesondere zu den südlich und östlich angrenzenden Entwicklungsflächen ist ein Einfügen des Vorhabens in die bestehende und zukünftige Stadtstruktur sichergestellt.

Anderweitige Planungsmöglichkeiten wie ein Wohn- oder Gewerbegebiet oder die Überplanung des Standortes mit Gemeinbedarfs- oder Grünflächen sind zwar theoretisch gegeben, entsprechen jedoch nicht den formulierten Stadtentwicklungszielen zur Neustrukturierung und Umgestaltung des südöstlichen Innenstadtquartiers. 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 sind anderweitige Planungsmöglichkeiten nicht gegeben.

8.8. Sonstige umweltrelevante Anforderungen

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

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

8.8.2. Art und Menge an Emissionen bzw. Belästigungen

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

Auch betriebsbedingt sind Lärm- und Schadstoffemissionen zu erwarten.

Weitere Ausführungen nach Vorlage der gutachterlichen Aussagen.

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

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

Abwasser wird dem vorhandenen Trennsystem in Hansaring, Schillerstraße bzw. 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 Vorhabenbereich wurde in Abstimmung mit den Abfallwirtschaftsbetrieben der Stadt Münster ein Abfallentsorgungskonzept erstellt, das Bestandteil des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens wird.

8.8.4. Risiken durch Unfälle oder Katastrophen

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

Der vorbeugende Brandschutz wird über die üblichen Brandschutzkonzepte sichergestellt.

8.8.5. Kumulierung mit Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete

Das Plangebiet steht in engem räumlichen und inhaltlichen Zusammenhang mit der unmittelbar östlich geplanten Umstrukturierung des Hafensareals. Kumulierende Effekte sind dabei besonders hinsichtlich der induzierten Mehrverkehre und des Verkehrslärms zu berücksichtigen. So wurde bei Erarbeitung des lufthygienischen Fachgutachtens von simuPLAN (2019) die Entwicklung des Gebietes "Stadthafen Nord" bei den Berechnungen bereits mit einbezogen.

Weitere Ausführungen nach Vorlage der gutachterlichen Aussagen.

8.8.6. 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. Insofern wird es für zulässig erachtet, hinsichtlich der Nutzung von erneuerbaren Energien sowie der Energieeinsparung keine weitergehenden Vorgaben in den Bebauungsplan aufzunehmen, sondern vielmehr auf die bestehenden und zudem stetig fortentwickelten gesetzlichen Regelungen in ihrer jeweils gültigen Fassung zu verweisen.

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. Durch die Ausbildung von Gründächern werden anfallende Regenwassermengen im Vorhabengebiet gepuffert.

8.8.7. Eingesetzte Techniken und Stoffe

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

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

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

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

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

8.8.9. Bodenschutzklausel

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

8.8.10. Umwidmungssperrklausel

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

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

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

Als Beurteilungsgrundlagen zur Beeinträchtigung durch Lärm (Schutzgut Mensch) dienen die DIN 18005 Teil 1 'Schallschutz im Städtebau', die DIN 4109 'Schallschutz im Hochbau' 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.

8.9. Monitoring

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

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

Tabelle 2 | Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen

Umweltauswirkung	Geplante Maßnahmen zur Überwachung
Zusätzliche Lärmemissionen und Luftverunreinigungen (Gewerbe, Verkehr)	Kontrollen sind im Zusammenhang mit der städtischen Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung vorzunehmen. Ein Monitoring nach § 4c BauGB ist nicht erforderlich.
Zusätzliche Verkehrsbelastungen im Bereich Hansaring	Eine Kontrolle der Leistungsfähigkeit der neuen Verkehrsknotenpunkte unterliegt der Straßenverkehrsbehörde. Ein Monitoring nach § 4c BauGB ist nicht erforderlich.
Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Rodung von Straßenbäumen am Hansaring. Ein Ausgleich ist über Ersatzpflanzungen im Vorhabenbereich geplant.	Eine Überprüfung der Ausführung der Pflanzmaßnahmen erfolgt im Rahmen der Bauabnahme nach Ende der Fertigstellungspflege. Ein Monitoring nach § 4c BauGB ist nicht erforderlich.

8.10. Allgemein verständliche Zusammenfassung

Mit dem Bebauungsplan sollen die Entwicklungsziele des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster sowie des Masterplans „Stadthäfen Münster“ als wichtiger Baustein zur städtebaulichen Neuordnung des Stadthafenquartiers umgesetzt werden. Dabei beansprucht die Planung Innenbereichsflächen, die bisher größtenteils zu dem seit 1996 rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 gehören. In geringen Teilen liegen am Hansaring außerdem Verkehrsflächen im Geltungsbereich, die bisher dem unbeplanten Innenbereich bzw. dem Bebauungsplanes Nr. 356 zuzuordnen sind. Insgesamt umfasst der Bebauungsplan eine Fläche von rd. 3,0 ha.

Unter dem Titel 'HafenMarkt' sollen im Vorhabenbereich die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung eines Stadtbereichszentrums geschaffen werden, in dem neben Flächen für großflächigen Einzelhandel auch Flächen für Wohn- und Dienstleistungsnutzungen, für

Gastronomie sowie die Einrichtung 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. Im Ergänzungsbereich wird die aktuell bereits vorhandene Bebauung planungsrechtlich gesichert.

Der Bebauungsplan stellt insgesamt eine Weiterentwicklung des Vorgängerbebauungsplanes Nr. 535 dar. Dieser erlangte im Jahr 2016 Rechtskraft, wurde dann aber im Jahr 2018 für unwirksam erklärt, außerdem wurde die Baugenehmigung ausgesetzt. Die im Januar 2018 im Vorhabenbereich begonnenen Bauarbeiten ruhen daher seit Februar 2019. Für Teile des Vorhabens ist die Umsetzung aktuell bereits erfolgt und mit der großflächigen Tiefgarage und dem Gebäudeteil C (Bebauung am Hafenweg) zu rd. 2/3 nahezu fertiggestellt. Abseits von Hochbauten und Tiefgarage dienen die Flächen vollständig als Baustellenbereich.

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

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

Tabelle 3 | Auswirkung der Planung, Maßnahmen und verbleibende Beeinträchtigung

Auswirkungen der Planung	Maßnahmen	Konflikt
Schutzgut Mensch		
<i>Weitere Ausführungen nach Vorlage der gutachterlichen Aussagen zum Thema Lärm.</i>		
Schutzgut Biotopbestand, Tiere, Pflanzen		
Überplanung innerstädtischer Brachfläche (Eingriff bereits erfolgt).	Keine Maßnahmen erforderlich, da keine Betroffenheit schutzwürdiger Flächen.	-
Rodung von 7 überwiegend jüngeren Straßenbäumen am Hansaring (Eingriff bereits erfolgt).	Ersatzpflanzungen im Vorhabenbereich.	-
Potenzielle Tötung von Individuen europäischer Vogelarten bei Wiederaufnahme der Bautätigkeit.	Bei Wiederaufnahme der Bautätigkeit im Brutzeitraum ist es notwendig, die Tötung europäischer Brutvogelarten durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden (z. B. Vergrämung).	-

Auswirkungen der Planung	Maßnahmen	Konflikt
Schutzgut Boden		
Gegenüber rechtskräftiger Planung geringfügige zusätzliche Versiegelungen. Gegenüber bisheriger tatsächlicher Bebauung keine zusätzliche Versiegelung.	Maßnahme zur Stärkung von Bodenfunktionen: Dachbegrünung auf einer Fläche von insgesamt rd. 6.000 m².	-
Baubedingter Eingriff in Altlasten und Altlastenverdachtsflächen (bereits erfolgt).	Baufeldfreimachung und Erdarbeiten im Bereich von Altlasten sind bereits abgeschlossen und wurden fachgutachterlich begleitet. Die Sanierung betroffener Flächen ist erfolgt und dokumentiert.	-
Schutzgut Wasser		
Potenzielle Gefährdung des Grundwassers durch sickerwasserbedingten Schadstoffeintrag bei Entsiegelung von schadstoffbelastetem Bodenmaterial (bereits erfolgt).	Baufeldfreimachung und Erdarbeiten im Bereich von Altlasten sind bereits abgeschlossen und wurden fachgutachterlich begleitet. Die Sanierung betroffener Flächen ist erfolgt und dokumentiert.	-
Eingriff in die Grundwasserverhältnisse durch Grundwasserhaltungsmaßnahmen während der Bauzeit (bereits erfolgt).	Vermeidung von Konflikten während der Bauphase 2018/2019 ist über bautechnische Maßnahmen bereits erfolgt.	-
Schutzgut Klima/Luft		
Beibehaltung einer Nutzungsstruktur mit hohem Versiegelungsgrad.	Maßnahmen der Grünordnung mindern den sog. Wärmeinseleffekt (Dachbegrünung, Baumpflanzungen). Es resultieren gegenüber der bisherigen Nutzung keine zusätzlichen Belastungen, weitere Maßnahmen sind daher nicht erforderlich.	-
Betriebsbedingte Schadstoffemissionen.	Nicht völlig vermeidbar, aber geringfügig. Die Erfüllung der Vorgaben des Erneuerbare-Energien-Wärmegesetzes wird im Rahmen der Baugenehmigung nachgewiesen.	-
Schutzgut Landschaft/Ortsbild		
Veränderung der baulichen Strukturen und Wegeverbindungen.	Über Gestaltungsmaßnahmen (Baumpflanzungen, Pocketpark) und neue Wegeverbindungen wird das Gebiet in die Umgebung eingebunden und dient künftig auch der Nutzung durch Menschen, die in den benachbarten Hafenebenen Freizeitangebote wahrnehmen.	-

Auswirkungen der Planung	Maßnahmen	Konflikt
Schutzgut Kultur- und Sachgüter		
Baudenkmäler am Hafenweg	Mit dem Pocket-Park wird zum Hafenweg eine attraktive Randgestaltung geschaffen.	-
Wechselwirkungen		
Erhebliche Umweltauswirkungen infolge sich negativ verstärkender Wechselwirkungen sind nicht zu erwarten.		-

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

Zusammenfassend ist als erhebliche Umweltauswirkung lediglich die Verkehrslärmsituation, insbesondere im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft zu bewerten (s. Kapitel 8.4.9). In Abwägung stadtstruktureller Entwicklungsziele zur Reaktivierung einer innerstädtischen Brachfläche mit den Belangen des Lärmschutzes kann über die im Bebauungsplan festgesetzten Lärminderungsmaßnahmen für die schützenswerten Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes und über die im Durchführungsvertrag gesicherten Maßnahmen der Lärmvorsorge an den von planbedingten Pegelerhöhungen stark belasteten Fassaden von Gebäuden in der bestehenden Wohnnachbarschaft eine hinreichende Verträglichkeit erwirkt und einer Umsetzung der Vorhabenplanung im Sinne einer geordneten städtebaulichen Innenentwicklung entsprochen werden. Darüber hinausgehende Möglichkeiten einer Lärminderung könnten durch verkehrliche Maßnahmen im Zusammenhang mit einer Lärminderungsplanung entlang der innerstädtischen Hauptverkehrsachsen erzielt werden. Als nicht gesicherte Maßnahmen einer übergeordneten Verkehrsplanung bleiben diese Maßnahmen für das vorliegende Planverfahren jedoch unberücksichtigt.

8.11 Quellen

Hinweis: Projektbezogene Gutachten und Stellungnahmen sind der Liste am Ende der Bebauungsplan-Begründung zu entnehmen.

Anm.: Fertigstellung des Quellenverzeichnisses nach Vorlage der gutachterlichen Aussagen.

Geologischer Dienst Nordrhein-Westfalen – Landesbetrieb (2004): Auskunftssystem BK50 – Karte der schutzwürdigen Böden; Digitales Informationssystem Bodenkarte, Krefeld.

LANUV NRW (2019a): Fachinformation Klimaanpassung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW: <http://www.klimaanpassung-karte.nrw.de/> (Abfrage am 04.02.2019).

(2019b): Fachinformationssystem Stoffliche Bodenbelastung (StoBo) NRW des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW: <https://www.stobo.nrw.de/> (Abfrage am 04.02.2019).

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

MBV & MKULNV (2010): Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben. Gemeinsame Handlungsempfehlung des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW und des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW vom 22.12.2010, 29 S.

MULNV NRW (2019a): NRW Umweltdaten vor Ort (UvO). Umweltinformationssystem des Ministeriums für Umweltschutz und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW: <https://www.uvo.nrw.de/uvo.html?lang=de> (Abfrage am 24.01.2019).

9. Zusammenfassen der Umweltauswirkungen

9.1. Eingriffe in Natur und Landschaft, Ausgleich

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

Davon unabhängig werden gemäß dem allgemeinen Vermeidungsgebot des § 15 BNatSchG hinsichtlich der grünordnerischen Gestaltung des Gebietes Maßnahmen durchgeführt, über die weitergehende Beeinträchtigungen vermieden bzw. gemindert werden (Dachbegrünung, Pflanzung von mind. 30 Bäumen).

Die mit Umsetzung der Vorhabenplanung entfallenen Bäume im Umfeld des ehemaligen Tankstellenstandortes am Hansaring werden in diesem Zusammenhang ebenfalls ersetzt.

Weitere Ausführungen nach Vorlage der gutachterlichen Aussagen.

10. Realisierung der Planung / Durchführungsmaßnahmen

Zur Realisierung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 wird ein Durchführungsvertrag gemäß § 12 BauGB zwischen der Stadt Münster und dem Vorhabenträger abgeschlossen.

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

Die Verwirklichung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 „Hansaring / Schillerstraße / Hafengeweg“ wird sich auf die persönlichen Lebensumstände der im Plangebiet lebenden und arbeitenden Menschen zwar auswirken, nachteilige Auswirkungen in wirtschaftlicher oder sozialer Hinsicht sind jedoch nicht ersichtlich. Ein Sozialplan ist daher nicht erforderlich.

Diese Begründung dient gemäß § 9 Abs. 8 BauGB als Anlage zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“

Münster, den _____
Der Oberbürgermeister
In Vertretung

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Projektbezogene Gutachten, Stellungnahmen und Quellen

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.

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.

Stadt Münster. 01.01.2020. *Stellplatzsatzung der Stadt Münster.* Münster : Stadt Münster, 01.01.2020.