

## Begründung

### zum geänderten Entwurf der vorhabenbezogenen 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 342: Mecklenbeck – Weseler Straße / Autobahnzubringer (B 51 a) / Bahnstrecke Wanne-Eickel – Bremen / Heroldstraße

Inhalt	Seite
1. Planungsanlass / Planungsgrundlagen .....	2
2. Geltungsbereich.....	5
3. Planungsrechtliche Situation .....	5
3.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan .....	5
3.2 Bestehendes Planungsrecht .....	5
4. Räumliche und strukturelle Situation .....	6
5. Planungsziele .....	6
6. Inhalte des Bebauungsplanes .....	7
6.1 Grundzüge der Planung .....	7
6.2 Bauliche Nutzung und Baugestaltung .....	7
6.2.1 Nutzungsart(en), Nutzungsdichte .....	7
6.2.2 Bebaubare Flächen, Bauhöhe, Bauweise und Bauform.....	12
6.2.3 Stellplätze und Anlieferung .....	12
6.2.4 Freiflächen, Begrünung, Nebenanlagen .....	12
6.2.5 Werbeanlagen.....	13
6.3 Verkehrsflächen / Erschließung .....	13
6.4 Versorgung / technische Infrastruktur .....	15
6.5 Ausgleichsflächen.....	15
6.6 Immissionsschutz .....	15
6.7 Altlasten / Altstandorte.....	16
6.8 Denkmalschutz / Archäologie.....	16
7. Flächenbilanz.....	16
8. Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gemäß § 2a BauGB .....	16
8.1 Rahmen der Umweltprüfung .....	16
8.2 Kurzdarstellung der Planung .....	17
8.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes.....	17
8.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose .....	18
8.4.1 Mensch.....	18
8.4.2 Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt .....	19
8.4.3 Boden .....	20
8.4.4 Landschaft.....	20
8.4.5 Wechselwirkungen der Schutzgüter .....	20
8.4.6 Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.....	21
8.5 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante).....	21
8.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten .....	21
8.7 Überwachung (Monitoring) .....	21
8.8 Zusammenfassung.....	21
9. Gesamtabwägung.....	22
10. Realisierung der Planung / Durchführungsmaßnahmen .....	22

## 1. Planungsanlass / Planungsgrundlagen

Der Vorhabenträger beabsichtigt sein Grundstück südlich der Weseler Straße komplett frei zu machen und neu zu nutzen. Das ca. 1,64 ha große Grundstück ist – zusammen mit benachbarten Flächen – seit langem als Einzelhandelsstandort etabliert. Zuletzt verfügte es über einen Baumarkt, einen Gartenmöbelmarkt sowie Schuh- und Bekleidungsmärkte mit zusammen ca. 6.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche. Ergänzt wird der Standort durch einen Lebensmittel-Discounter, einen Tierfuttermarkt sowie Kfz-orientierte Handelseinrichtungen. Das Auslaufen des Mietvertrages für den Baumarkt nimmt der Vorhabenträger zum Anlass, den Standort insgesamt neu zu überplanen.

Der **Vorhaben- und Erschließungsplan** (VEP) sieht eine II-geschossige Bebauung mit großflächigen Fachmärkten für die Sortimente Bekleidung, Schuhe, Sportartikel, Computer, Bürosortimente, Betten, Teppiche, Möbel, Spielwaren sowie Gastronomie und zentrale Dienstleistungsangebote im Erdgeschoss und eine Finesseinrichtung sowie Büros im Obergeschoss vor. Die Verkaufsfläche soll maximal 7.250 m<sup>2</sup> betragen. Ebenerdig und auf einem Parkdeck werden ca. 290 Stellplätze vorgesehen. Die Erschließung von der Weseler Straße wird leistungsfähiger ausgebaut.

### Städtische Zielsetzungen / Planungsgrundlagen

Das vom Rat der Stadt im Jahr 2004 beschlossene – und 2009 fortgeschriebene – **Einzelhandels- und Zentrenkonzept** hat als zentrale Zielsetzung die Einzelhandelsentwicklung vorrangig auf die bestehenden Zentren auszurichten. Je nach Versorgungsfunktion wird zwischen der City, den Stadtbereichszentren und den Stadtteilzentren differenziert. Im Zusammenwirken mit anderen zentrenrelevanten Nutzungen sollen Angebotsvielfalt, Attraktivität und Funktionsfähigkeit der Zentren gesichert und die verbrauchernahen Versorgungsstrukturen erhalten und weiterentwickelt werden.

Die Ziele des Einzelhandelskonzeptes werden im Stadtteil Mecklenbeck aktuell umgesetzt durch:

- den Ausbau des Stadtteilzentrums nach den Ergebnissen eines Investorenwettbewerbes,
- die Vorbereitung für den Ausbau des Standortes südlich der Weseler Straße zum Stadtbereichszentrum und
- durch die Änderung der Bebauungspläne für die Gewerbegebiete nördlich und südlich der Weseler Straße (An der Hansalinie, BP 268 und Harkortstraße, BP 312) mit dem Ziel einer restriktiven Regelung zu Einzelhandelsansiedlungen

Die Entwicklung des Bereiches südlich der Weseler Straße zum **Stadtbereichszentrum** wird von der Stadt bereits seit Anfang der 1990er Jahre verfolgt. Sowohl das Zentrenkonzept zum Raumfunktionalen Konzept (1996) als auch die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes (2004) und das Einzelhandelskonzept (2004) weisen den Standort als Zentralen Versorgungsbereich aus.

Zusammen mit dem Stadtbereichszentrum an der Roxeler Straße in Gievenbeck übernimmt der Standort an der Weseler Straße übergeordnete Versorgungsfunktionen für den mit mehr als 54.000 Einwohnern größten Aussenstadtbezirk Münsters. Beide Stadtbereichszentren werden durch deutliche Unterschiede in der Struktur ihrer Versorgungsangebote gekennzeichnet sein, so dass für den Stadtbezirk insgesamt keine redundanten Angebote sondern eine große Bandbreite an Sortimenten und Vertriebsformen bereitgestellt wird.

Der Versorgungsstandort an der **Roxeler Straße** erfüllt sowohl die Funktion eines Stadtbereichszentrums als auch die eines Grundversorgungszentrums für den Stadtteil Gievenbeck. Das Angebot umfasst ein SB-Warenhaus mit 5.000 m<sup>2</sup> VK, wovon 50% für Lebensmittelangebote genutzt werden, einen Bau- und Gartenmarkt mit ca. 7.000 m<sup>2</sup> VK sowie kleinteiligere Einzel-

handelsnutzungen mit Läden bis 400 m<sup>2</sup> VK für Bekleidung, Schuhe um das Forum. Das Forum weist eine II - IV-geschossige Bebauung mit einem markanten VII-geschossigen Turmgebäude auf. In den Obergeschossen befinden sich Büros und Dienstleister sowie eine Altenwohn- und –Pflegeeinrichtung.

Demgegenüber wird der Standort an der **Weseler Straße** anders strukturiert. Er soll nur die Aufgaben der übergeordneten Versorgung eines Stadtbereichszentrums erfüllen, während die Grundversorgung durch das Stadtteilzentrum am Dingbängerweg wahrgenommen werden soll.

Diese Arbeitsteilung zwischen den beiden Versorgungsstandorten basiert auf Entscheidungen vom Beginn der 1990er Jahre, den Bereich um die St.-Anna-Kirche, im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bereiches Mecklenbeck-Mitte, zur Stadtteilmitte und zum soziokulturellen Zentrum auszubauen. Mit der Entwicklung des Wohngebietes wurden dort ein Lebensmittel-Vollsortimenter und kleinteilige Angebote für die tägliche Versorgung geschaffen. Gastronomie, der Wochenmarkt und das Bürgerhaus Hesselmanscher Hof ergänzen das Angebot. Zurzeit erfolgt die Erweiterung des Stadtteilzentrums südlich der St.-Anna-Kirche mit weiteren Nahversorgungsanbietern.

Die Aufgabenteilung mit dem Stadtteilzentrum am Dingbängerweg bedeutet für das Stadtbereichszentrum konkret, dass hier grundsätzlich keine Nahversorgungsangebote entstehen werden. Ausnahmen hierzu bilden der bestehende Lebensmittel-Discounter, für die Hauptsortimente Sportartikel und Spielwaren branchentypische Sortimente der Nah- und Grundversorgung (z. B. Sportartikel: Fitnessdrinks, Powerriegel) auf maximal 30 m<sup>2</sup> der Hauptsortimentsverkaufsfläche sowie Nah- und Grundversorgungssortimente in den unmittelbaren Kassenbereichen aller Einzelhandelsbetriebe mit maximal 10 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche je Laden.

Darüber hinaus wird durch die nahezu ausschließlich großflächigen Fachmarktangebote mit entsprechend anderen Vertriebsformen eine andere Ausrichtung gegenüber dem kleinteiligeren Angebot im Zentrum Roxeler Straße gewährleistet.

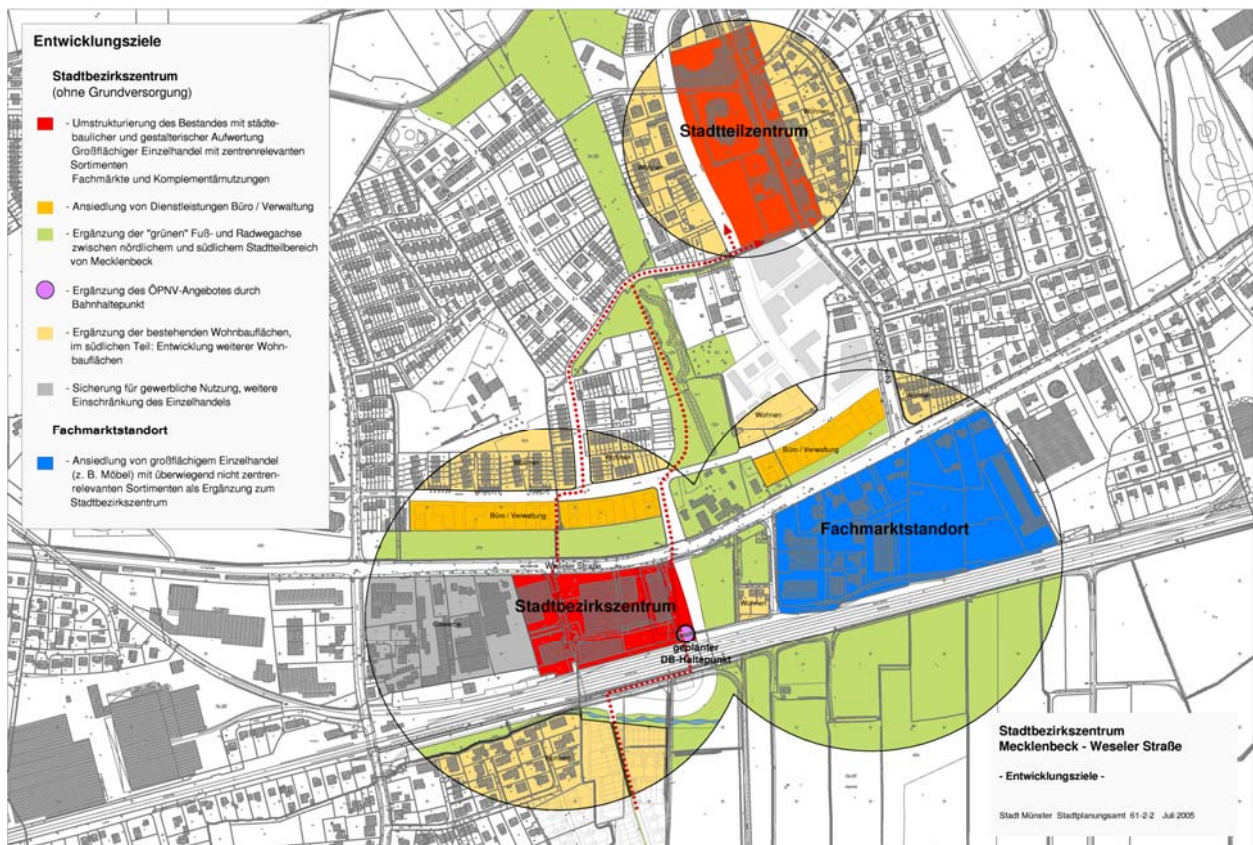


Abbildung 1: Entwicklungsziele

## Zentraler Versorgungsbereich

Das Einzelhandelskonzept begrenzt den Versorgungsbereich südlich der Weseler Straße durch die Weseler Straße im Norden, die Trasse der künftigen Heroldstraße im Osten, die Bahnanlage im Süden und schließt im Westen den bestehenden Tierfuttermarkt und das Kfz-orientierte Gewerbe mit ein.

Die für einen Zentralen Versorgungsbereich anzustrebende breite Nutzungsmischung ist innerhalb dieser sehr engen Abgrenzung nur bedingt zu verwirklichen. Gleichwohl wird diese Nutzungsvielfalt bei Berücksichtigung der direkt angrenzenden Bereiche an das geplante Zentrum durchaus erreicht.

Die Planung des Vorhabenträgers sieht eine dichte, II-geschossige ca. 10 m hohe Bebauung vor. Sie wird einen städtebaulich markanten Rahmen entlang der Weseler Straße und dem neuen Kreuzungsbereich mit der Heroldstraße schaffen. Die Einzelhandelsnutzungen im Erdgeschoss und die Freizeitangebote (Fittnesseinrichtung) und Büros im Obergeschoss werden für eine starke Frequentierung des Zentrums sorgen. Das Zentrum wird eine Mitte mit Gastronomie, kleinteiligen Shops und Dienstleistungen (Kiosk, Bankschalter etc.) erhalten. In Verbindung mit der Außengastronomie und den Wegen entlang der Läden bietet dies attraktive Aufenthaltsqualitäten sowohl für die Kunden, als auch für die Nutzer der Freizeitangebote wie für die Passanten, die auf dem Weg vom Haltepunkt zu den Wohngebieten das Zentrum durchqueren.

Innerhalb des Zentrums ist keine Wohnnutzung vorgesehen. Die Rahmenbedingungen des Standortes zwischen Weseler Straße und Bahnanlage sind hierfür nicht prädestiniert. Aus den gleichen Gründen ist auch im Stadtbereichszentrum an der Roxeler Straße das Wohnen deutlich von dieser Straße abgerückt. Trotzdem spielt das Wohnen im direkten Umfeld des Zentrums eine wichtige Rolle. Während westlich und östlich weitere Gewerbebetriebe angrenzen, befinden sich sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite große, weitgehend realisierte Wohngebiete. Der Bereich Mecklenbeck-Mitte mit ca. 800 Wohnungen, wovon 75% überwiegend im Einfamilienhausbau realisiert sind, grenzt an die Weseler Straße mit einem Kerngebietsstreifen für eine bis zu IV-geschossige Bürobebauung.

Der zentrale Nord-Süd Grünzug bindet Mecklenbeck-Mitte geradlinig an das Stadtbereichszentrum und den geplanten Bahnhof an. Die Verlegung der Heroldstraße schafft die direkte Anbindung des Wohngebietes Hafkhorst und Ripenhorst an das Zentrum. Das Wohngebiet soll in östlicher Richtung erweitert werden und bietet künftig Platz für weitere 120 Einfamilienhäuser.

Das geplante Stadtbereichszentrum und das direkte Umfeld werden durch attraktive Wegeverbindungen miteinander vernetzt, so dass trotz der trennenden Wirkung der Verkehrsachsen ein städtebaulicher Zusammenhang geschaffen wird.

Die Stadt begrüßt die vorliegende Planung, weil

- sie mit den städtischen Zielen der Einzelhandelsentwicklung übereinstimmt,
- die geplante Angebotsstruktur stadtstrukturverträglich ist sowie
- die Nutzungsvielfalt und die gestalterischen Qualitäten eine deutliche Aufwertung des Standortes erwarten lassen

Vor diesem Hintergrund soll der Bebauungsplan Nr. 342 als Vorhabenbezogene 2. Änderung im Bereich zwischen Weseler Straße und Haltepunkt Mecklenbeck / westlich der verlegten Heroldstraße in der Weise geändert werden, dass teilweise bislang unzulässige zentrenorientierte Nutzungen (Dienstleistungs-, Freizeit- und Gastronomieangebote) und großflächige Einzelhandelsgeschäfte mit zentrenrelevanten Sortimenten in diesem Bereich zugelassen werden.

## 2. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich der 2. Änderung umfasst den Teil des Bebauungsplanes Nr. 342 zwischen Weseler Straße und der Bahnlinie Wanne-Eickel – Bremen.

Innerhalb des Änderungsbereiches liegen die folgenden Grundstücke:

Gemarkung Münster,

Flur 220, Flurstücke 7 – 16, 138, 140, 165, 169, 171, 172, 174, 239, 240, 251, 252, 254 – 258,  
Teile der Flurstücke 109, 225, 253,

Flur 223, Flurstücke 390, 392, 393.

Die Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches der Bebauungsplanänderung sind im Plan durch einen grauen Farbstreifen bezeichnet. Die Grenzen des Vorhaben- und Erschließungsplanes sind im Plan durch einen violetten, unterbrochenen Farbstreifen gekennzeichnet.

## 3. Planungsrechtliche Situation

### 3.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Durch die Änderung werden die Darstellungen des Flächennutzungsplanes betroffen. Das dargestellte Gewerbegebiet wird zum Teil über die Abgrenzung des Änderungsbereichs hinaus in Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Stadtbereichszentrum“ (SO SBZ) parallel zum Bebauungsplanverfahren geändert. Der Bebauungsplan gilt damit als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

### 3.2 Bestehendes Planungsrecht

Der Bebauungsplan Nr. 342 ist seit 1989 und mit der 1. Änderung seit 1998 rechtskräftig und wurde zur planungsrechtlichen Sicherung der Erschließung und baulichen Nutzung der Grundstücke in diesem Bereich aufgestellt.

Aufgrund der Festsetzungen des Bebauungsplanes sind in dem von der 2. Änderung betroffenen GE- Gebiet der Einzelhandel mit Ausnahme von Baumärkten, Gartencenter sowie Handel mit Möbel und Autos ausgeschlossen (BauNVO 1977). Nach der 1. Änderung ist anstelle einer entfallenen Festsetzung sonstiger Einzelhandel ausnahmsweise zulässig, als untergeordneter Betriebsteil eines Gewerbebetriebes, sofern die vertriebenen Waren in einem funktionalen Zusammenhang mit der ausgeübten Produktion oder Dienstleistung stehen (§ 1 (9) BauNVO 1990).

Damit entspricht der Bebauungsplan nicht den im Weiteren dargestellten Zielen und bedarf einer Änderung.

Des Weiteren ist die Verknüpfung dieses Vorhabens mit der Planungsmaßnahme im Umfeld (Schaffung des Bahnhaltdepot Mecklenbeck, Verlegung der Heroldstraße) von besonderer Bedeutung (**siehe Kapitel 1**). Der hierfür vorgesehene Bebauungsplan Nr. 486 „Mecklenbeck – Verlegte Heroldstraße / Neuer DB-Haltdepot“ schafft die Voraussetzung zur Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs an der Heroldstraße und die Voraussetzung zur Erschließung eines neuen DB-Haltdepot Mecklenbeck an der Eisenbahnstrecke Münster – Coesfeld.

#### 4. Räumliche und strukturelle Situation

##### Lage und Nutzungsstruktur im Gesamtkontext der näheren Umgebung

Das Plangebiet liegt südlich der Weseler Straße im Stadtteil Mecklenbeck und grenzt direkt an die Bahnanlage an. Es ist Teil der sich entlang der Weseler Straße erstreckenden Gewerbenutzung, in der der Kfz-Handel und Kfz-bezogene Dienstleistungen dominieren. Das Plangebiet wird direkt von der Weseler Straße aus erschlossen und grenzt an den Kreuzungspunkt Weseler Straße / Meyerbeerstraße / künftige Heroldstraße an.

Nördlich der Weseler Straße befindet sich der Bereich Mecklenbeck–Mitte. Er wird geprägt durch das Wohngebiet mit künftig ca. 800 Wohneinheiten überwiegend im Einfamilienhausbau, von denen ca. 75% realisiert sind, durch das Stadtteilzentrum um die St.-Anna-Kirche mit einem Lebensmittel-Vollsortimenter und ergänzenden Nahversorgungsangeboten, das zurzeit mit weiteren Nahversorgungsanbietern erweitert wird, sowie durch Kerngebietsflächen entlang der Weseler Straße, die für eine dichte bis zu viergeschossige Bürobauung vorgesehen sind.

Getrennt durch die Bahnanlage erstrecken sich südlich des Plangebietes die Wohngebiete entlang der Straßen Hafkhorst und Ripenhorst mit ein- und zweigeschossigen Wohnhäusern. Östlich angrenzend sind Wohnbauflächen für weitere ca. 120 Einfamilienhäuser vorgesehen, die nach der Verlegung der Heroldstraße erschlossen werden können.

In westlicher Nachbarschaft zum Plangebiet befinden sich Kfz-orientierte Nutzungen (Handel und Dienstleistungen). Auf der Ostseite grenzt die neue Trasse für die Heroldstraße an, die künftig als Trogstrecke unter der Bahnanlage durchgeführt werden soll. Jenseits davon befinden sich verschiedene kleinteilige gewerbliche Nutzungen (Kfz-orientierter Handel, Handel mit Bettwaren, Bürogebäude, Möbelhaus).

##### Nutzungsstruktur im Plangebiet

Nachdem ehemals ca. 6.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche (VKF) am Standort vorhanden waren und ein bislang vorhandener Baumarkt mit ca. 4.200 m<sup>2</sup> VKF geschlossen wurde, befinden sich derzeit im Plangebiet neben Stellplätzen und ungenutzten Gebäudeteilen, zwei Schuhgeschäfte, davon eines mit ca. 350 m<sup>2</sup> VKF und eines - mit befristet genehmigter Nutzung - mit 1.158 m<sup>2</sup> VKF, zwei Bekleidungsgeschäfte, davon eines mit ca. 400 m<sup>2</sup> VKF und eines – ebenfalls mit befristet genehmigter Nutzung – mit 1.139 m<sup>2</sup> VKF sowie ein Gartenmöbelmarkt mit ca. 1.500 m<sup>2</sup> VKF. Nur der ehemalige Baumarkt und der Gartenmöbelmarkt zählen zu nicht-zentrenrelevantem Einzelhandel.

Am südwestlichen Rand bestehen ein Lebensmittel-Discounter mit Backshop mit ca. 940 m<sup>2</sup> VKF und ein Tiernahrungsmarkt mit ca. 650 m<sup>2</sup> VKF. Die Märkte haben Bestandsschutz.

#### 5. Planungsziele

Die Vorhabenbezogene 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 342 soll die Flächen im Plangebiet für die Entwicklung eines Stadtbereichszentrums ohne Grundversorgung bereitstellen und damit die künftige städtebauliche Entwicklung, entsprechend den Zielen des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Münster, ausrichten.

Grundlage ist der seitens des Investors vorgelegte Vorhaben- und Erschließungsplan, der mit der Stadt Münster in Hinblick auf die Anforderungen des Stadtbereichszentrums abgestimmt wurde. Danach sollen folgende allgemeinen Ziele umgesetzt werden:

- Errichtung eines multifunktionalen Stadtbereichszentrums in direkter Anbindung an den künftigen Bahnhof Mecklenbeck

- Bereitstellung eines vielfältigen Einzelhandelsangebotes in zeitgemäßen Vertriebsformen, das der Versorgungsfunktion des Stadtbereichszentrums gerecht wird und dessen Stadtstrukturverträglichkeit durch die sortiments- und flächenbezogene Gliederung gesichert wird.
- Ergänzung der Versorgungsangebote durch publikumsintensive Freizeitangebote sowie durch Büros und Dienstleistungsflächen.
- Schaffung eines öffentlichen Raumes mit gastronomischen Angeboten und zentralen Dienstleistungsangeboten.
- Einbindung des Zentrums in das öffentliche Wegenetz insbesondere zum Bereich Mecklenbeck–Mitte nördlich der Weseler Straße und über die künftig verlegte Heroldstraße zu den Wohngebieten südlich der Bahnanlage.

Diese Ziele werden durch den Vorhabenträger unterstützt und ihre Realisierung durch entsprechende Verpflichtungen im Durchführungsvertrag gemäß § 12 BauGB mit der Rechtskraft der Vorhabenbezogenen Änderung des Bebauungsplanes bindend.

## 6. Inhalte des Bebauungsplanes

### 6.1 Grundzüge der Planung

Zur Sicherung der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung und Ordnung sind:

- die Art der baulichen Nutzung,
- das Maß der baulichen Nutzung,
- die Einhaltung der Baugrenzen,
- die Regelungen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs sowie
- die Sicherung der öffentlichen Zufahrt zum DB-Haltepunkt

von substantieller Bedeutung und stellen die Grundzüge der Planung dar.

### 6.2 Bauliche Nutzung und Baugestaltung

#### 6.2.1 Nutzungsart(en), Nutzungsdichte

##### Art der baulichen Nutzung

Für den Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes wird – auf der Grundlage des § 12 (3a) BauGB – die bauliche und sonstige Nutzung als Sondergebiet „Stadtbereichszentrum“ festgesetzt. Damit wird im Vorhabenbezogenen Bebauungsplan lediglich der Rahmen künftiger Nutzungsmöglichkeiten bestimmt, den das im Durchführungsvertrag nach Sortiment und Verkaufsflächengröße detailliert zu definierende Vorhaben nicht überschreiten darf. Im Falle einer Änderung des Vorhabens müsste nur der Durchführungsvertrag nicht aber der Vorhabenbezogene Bebauungsplan geändert werden. Das schafft Flexibilität für den Vorhabenträger und bietet zugleich für die Stadt die Gewähr, dass auch die geänderte Nutzung nicht zur Unverträglichkeit mit den bestehenden Versorgungsstrukturen führt.

Durch die **Textliche Festsetzung 1.1** wird sichergestellt, dass Vorhaben, die den festgesetzten Nutzungen im Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes entsprechen, nur dann zulässig sind, wenn es sich um Vorhaben handelt, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet hat.

Danach besteht der Rahmen versorgungsstrukturell zulässiger Einzelhandels- und ergänzender Nutzungen, den das multifunktionale Stadtbereichszentrum einzuhalten hat, im **Sondergebiet „Stadtbereichszentrum“** aus **Einzelhandel** mit einer Gesamtverkaufsfläche von maximal 7.250 m<sup>2</sup> und jeweils einem oder mehreren Betrieben mit den Sortimenten:

- **Bekleidung** mit maximal 2.750 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche (maximal 1 Laden mit weniger als 500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche),
- **Schuhe** mit maximal 1.850 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, (maximal 1 Laden mit weniger als 500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche),
- **Sportartikel einschließlich Sportbekleidung** mit maximal 1.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche,
- **Computer und Zubehör** mit maximal 650 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche,
- **Bürosortiment** mit max. 1.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche,
- **Betten, Zubehör, Heimtextilien** mit maximal 1.300 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche,
- **Teppiche, Bodenbeläge** mit max. 1.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche,
- **Möbel** mit max. 1.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche und
- **Spielwaren** mit max. 600 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche und Kinder- und Babyartikel mit max. 200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.

Die festgesetzten Sortimente bezeichnen jeweils das Hauptsortiment.

Folgende ergänzende Randsortimente sind zulässig:

- **zentrenrelevante Randsortimente** gemäß Münsteraner Sortimentsliste – mit Ausnahme der dort aufgeführten Sortimente der Nah- und Grundversorgung – auf maximal 5 % der jeweils zulässigen Hauptsortimentsverkaufsfläche, höchstens jedoch auf 5 % der zulässigen Gesamtverkaufsfläche,
- **nicht zentrenrelevante Randsortimente** gemäß Münsteraner Sortimentsliste auf maximal 5 % der zulässigen Gesamtverkaufsfläche,
- nur für die Hauptsortimente **Sportartikel** und **Spielwaren** sind ausnahmsweise **branchentypische Sortimente der Nah- und Grundversorgung** (z. B. **Sportartikel**: Fitnessdrinks, Powerriegel; **Spielwaren**: Babynahrung, Körperpflegeartikel) zulässig, wenn die Verkaufsfläche maximal 30 m<sup>2</sup> der Hauptsortimentsverkaufsfläche nicht übersteigt,
- in den unmittelbaren **Kassenbereichen** sind Nah- und Grundversorgungssortimente ausnahmsweise zulässig, wenn die Verkaufsfläche 10 m<sup>2</sup> je Laden nicht überschreitet.

Als **sonstige Nutzungen** sind zulässig:

- **Fitnessseinrichtungen** mit maximal 1400 m<sup>2</sup> Nutzfläche, zusätzlich sind max. 600 m<sup>2</sup> Nutzfläche auf angrenzenden Dachterrassen zulässig,
- **Gastronomieeinrichtungen** mit maximal 300 m<sup>2</sup> Nutzfläche,
- **Büros** und
- sonstige **Dienstleistungseinrichtungen** mit Ausnahme von Arztpraxen, Pflegediensten und Apotheken.



Die Festsetzungen zu den Einzelhandelsnutzungen wurden seitens der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung in einem **Gutachten „Verträglichkeitsstudie Münster - Mecklenbeck, Stadtbezirkzentrum südlich der Weseler Straße“** (GMA, Köln, Mai 2008) überprüft.

Grundlage der Festsetzungen bilden die in mehreren Abstimmungsschritten mit der Industrie- und Handelskammer, der Handwerkskammer und der Bezirksregierung Münster nach Art und Größe definierten Einzelhandelsnutzungen. Das Gutachten kommt demnach zu dem Ergebnis, dass das Stadtbereichszentrum mit dem geplanten Einzelhandelsbesatz den Vorgaben des Gesetzes zur Landesentwicklung (LEPro) entspricht:

Der Planstandort wird in der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Münster als Stadtbereichszentrum mit mittelzentraler Versorgungsfunktion und damit als zentraler Versorgungsbereich gemäß § 24a LEPro definiert. Die geplanten Fachmärkte sind als marktfähige Betriebstypen zu bewerten, die grundsätzlich geeignet sind, die Versorgungsfunktion des Oberzentrums Münster zu festigen und zu ergänzen. Zur Analyse unterteilt das Gutachten das Einzugsgebiet in 3 Zonen im engeren, mittleren und weiteren Bereich und untersucht die Konsequenzen aus der geplanten Ansiedlung.

Aufgrund der Zuordnung des Planstandorts zum Stadtteil Mecklenbeck ist das Vorhaben grundsätzlich geeignet, die Versorgungsfunktionen für die Bevölkerung im westlichen Stadtgebiet zu verbessern.

Negative versorgungsstrukturelle Auswirkungen auf die Nachbargemeinden können aufgrund der Höhe der initiierten Kaufkraftbewegungen ausgeschlossen werden.

Als versorgungsstrukturell isolierter Standort sind auch keine Verbundeffekte zu bestehenden Versorgungszentren zu erwarten.

Aufgrund der Höhe der prognostizierten Umverteilungseffekte können Existenzgefährdungen ansässiger Wettbewerber ausgeschlossen werden.

Durch das Planvorhaben wird eine Kaufkraftumverteilung innerhalb der Stadt Münster eingeleitet. Aufgrund der Sortimentsfestsetzungen sind negative Auswirkungen auf die bestehenden Nahversorgungsstrukturen im Umfeld weitgehend auszuschließen. Da die ermittelten Umverteilungseffekte maximal 10% erreichen, in der Regel aber darunter liegen, können grundsätzlich existenzgefährdende Auswirkungen auf die bestehenden Anbieter ausgeschlossen werden. Auch unter Berücksichtigung von Agglomerationseffekten sind keine strukturgefährdenden Auswirkungen auf innerstädtische und wohnungsnaher Versorgungsstandorte in Münster zu erwarten.

Strukturverändernde Wirkungen auf benachbarte Einkaufsstädte in punkto Zentralitätsfunktionen und Versorgungsstrukturen sind nicht zu prognostizieren.

Im Fazit ist festzuhalten, dass die Rahmenbedingungen für die Ansiedlung positiv zu bewerten sind.

- Mit max. 7.250 m<sup>2</sup> **Gesamtverkaufsfläche** wird eine Obergrenze bestimmt, die unabhängig von der anteiligen Aufteilung der Verkaufsfläche auf die zulässigen Sortimente, abschließend gilt. Unter Berücksichtigung der ansässigen SB- und Fachmärkte, für die Bestandsschutz besteht, wird sich die Verkaufsfläche für Einzelhandelsnutzungen im weiteren Bereich des Stadtbereichszentrums auf ca. 8.186 m<sup>2</sup> belaufen.
- Im Bekleidungssegment weist die Stadt Münster ein begrenztes Entwicklungspotenzial auf, so dass durch die Ansiedlung von Bekleidungsfachmärkten ca. 1 % der Kaufkraft aus der Stadt Münster und ca. 1 % aus dem Umland zusätzlich gebunden werden können. Vor dem Hintergrund der ausschnittweisen Angebotsstruktur in den Nachbarkommunen, kön-

nen damit negative Auswirkungen auf die Versorgungsstruktur im Umland ausgeschlossen werden. Für einen **Bekleidungsfachmarkt** mit max. ca. 2.750 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche ist die Umverteilung bei den bestehenden Betrieben mit max. 9 % der derzeitigen Umsätze bei Wettbewerbern der Zone I zu veranschlagen. Aufgrund der zunehmenden Entfernung sind für die Wettbewerber der Zone II und Zone III deutlich geringere Umverteilungswirkungen zu prognostizieren.

- Die Umverteilung durch die projektierten **Schuhfachmärkte** mit max. ca. 1.850 m<sup>2</sup> wird sich insbesondere auf die im Naheinzugsbereich ansässigen Schuhanbieter, auf die innerstädtischen Betriebe sowie auf sonstige Münsteraner Betriebe, die Schuhe als Randsortiment führen, beziehen. Dabei liegen die Umverteilungseffekte in Versorgungszentren der Zone I bei 8 – 9 % des derzeitigen Umsatzes, so dass versorgungsstrukturell und städtebaulich negative Auswirkungen auszuschließen sind. In den übrigen Zonen ist eine Vielzahl von Betrieben und Standorten betroffen, so dass eine Gefährdung einzelner Anbieter bzw. städtebaulich integrierter Versorgungsstrukturen hier auszuschließen ist. Für die Entwicklungsfähigkeit insbesondere der Hauptgeschäftsbereiche von Münster und den im Einzugsgebiet befindlichen Nachbarkommunen sind aufgrund der zu erwartenden Marktwirkungen keine Einschränkungen zu erwarten.
- Für einen **Sportfachmarkt** mit max. ca. 1.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche werden die Umverteilungseffekte die 10 %- Grenze für das Einzelhandelsangebot der Stadt Münster nicht überschreiten, so dass negative Auswirkungen auf die Versorgungsstruktur der Stadt Münster auszuschließen sind. Eine Einschränkung der Entwicklungsfähigkeit der Innenstadt ist aufgrund der Höhe der Marktwirkungen nicht zu erwarten.
- Um strukturgefährdende Auswirkungen auf die Versorgungsstruktur der Zone I ausschließen zu können, ist die Verkaufsfläche für einen projektierten **Computermarkt** - dem Gutachten gemäß – auf max. 650 m<sup>2</sup> begrenzt worden. Die Einschränkung der Entwicklungsfähigkeit der Innenstadt und der übrigen Versorgungslagen ist aufgrund der Dimensionierung des geplanten Computerefachmarktes als unwesentlich zu bewerten.
- Für einen **Bürofachmarkt** mit max. 1500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche werden für die Fachgeschäfte an städtebaulich integrierten Standorten Umverteilungseffekte im Maximum von 8 -10 % in der Zone I und von 7 -8 % in der Innenstadt erwartet. Damit beziehen sich die Wettbewerbswirkungen vor allem auf Betriebe der schutzwürdigen städtebaulich integrierten Strukturen, so dass negative Auswirkungen auf die Innenstadt und die wohnungsnahe Versorgung auszuschließen sind. Ebenso ist keine Beeinträchtigung der Zentralität benachbarter Städte und Gemeinden zu erwarten.
- Die Umverteilungswirkungen eines 1.300 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche großen **Bettenmarktes** mit Zubehör werden sich vor allem auf die Betriebe der Zone I und die Innenstadt beziehen. Insgesamt wird der 10 %- Schwellenwert nicht überschritten, so dass negative Auswirkungen auf die Versorgungsstruktur der Stadt Münster und der umliegenden Städte und Gemeinden nicht zu erwarten sind.
- Infolge der Ansiedlung eines **T Teppichfachmarktes** mit max. 1.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche wird nur eine geringe Steigerung der Kaufkraftbindung zu erwarten sein, so dass negative Auswirkungen auf die Versorgungsstruktur der umliegenden Städte und Gemeinden auszuschließen sind. Für Betriebe der Zone I ist eine maximale Umsatzverteilung von ca. 5 % zu erwarten; in den übrigen Lagen niedriger. Damit sind strukturgefährdende Auswirkungen auf die Versorgungsstruktur der Stadt Münster auszuschließen. Auch die Einschränkung der Entwicklungsfähigkeit der Innenstadt ist als unwesentlich zu bewerten.
- Durch die Ansiedlung eines weiteren Fachmarktes im Warenssegment **Möbel** mit max. 1500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche sind die zu erwartenden Umsatzumverteilungseffekte in der Innenstadt von Münster mit ca. 5 % des derzeitigen Umsatzes am höchsten, bewegen sich jedoch deutlich unterhalb des Schwellenwertes von 10 %. Daher ist eine Einschränkung der Ent-

wicklungsmöglichkeit des Einzelhandels in der Stadt Münster aufgrund der Höhe der Marktwirkungen nicht zu erwarten.

- Für das Angebot eines **Spielwarenfachmarktes** mit einer Verkaufsfläche von max. 800 m<sup>2</sup> werden vor dem Hintergrund der Leistungsfähigkeit der Münsteraner Innenstadt vom Gutachter keine negativen versorgungsstrukturellen Auswirkungen für die Innenstadt gesehen.

Betreiberkonzepte für Fachmärkte sehen in der Regel neben dem Hauptsortiment ein flächenmäßig deutlich untergeordnetes Randsortiment vor, das sortimentsmäßig nicht näher definiert ist. Branchenüblich sind max. 10 % der Verkaufsfläche pro Ladeneinheit. Dies wird für das geplante Stadtbereichszentrum berücksichtigt allerdings mit der Maßgabe, dass im Randsortimentsbereich keine Nah- und Grundversorgungssortimente und zentrenrelevante Sortimente nur auf 50% der Verkaufsfläche für die Randsortimente – also max. 5% der Verkaufsfläche der Ladeneinheit – angeboten werden dürfen. Diese Einschränkungen sind aus versorgungsstrukturellen Gründen erforderlich. Um der vom Einzelhandelskonzept der Stadt vorgesehenen Aufgabenteilung zwischen Stadtteilzentrum am Dingbängerweg, das Angebote der täglichen Versorgung bietet und dem geplanten Stadtbereichszentrum, das dem aperiodischen Versorgungsbereich vorbehalten werden soll, ist der Ausschluss von Nah- und Grundversorgungssortimenten erforderlich. Die Begrenzung zentrenrelevanter Sortimente auf die Hälfte der Randsortimentsverkaufsfläche – also 5% der Gesamtverkaufsfläche der Ladeneinheit – erfolgt um den Verkaufsflächenanteil zugunsten weiterer zentrenrelevanter Sortimente, zu den bereits in den Hauptsortimenten zugelassenen und hinsichtlich ihrer versorgungsstrukturellen Auswirkungen untersuchten zentrenrelevanten Sortimenten, zu begrenzen.

Die weiteren Nutzungsfestsetzungen: Fitnessseinrichtungen, Gastronomieeinrichtungen und sonstige Dienstleistungseinrichtungen sind versorgungsstrukturell und städtebaulich verträglich und stellen eine sinnvolle Ergänzung des Angebotes im zukünftigen Stadtbereichszentrum dar. Bei den Dienstleistungen werden Arztpraxen, Pflegedienste und Apotheken ausgeschlossen, da in diesem Bereich bereits entsprechende Angebote im Stadtteilzentrum bestehen. Da in diesem Angebotsbereich einer Erreichbarkeit auf kurzem Weg der Vorzug vor einem stadtbereichsorientierten Standort zu geben ist, sollen im Bereich der medizinischen Versorgung keine weitergehenden Angebote im Stadtbereichszentrum entstehen.

Die Zulässigkeit von Vergnügungsstätten im Sinne von Bars, Spielhallen etc. ist damit ausgeschlossen.

Die Festsetzungen stimmen mit dem Einzelhandelskonzept der Stadt Münster überein, bzw. setzen dieses um und bilden damit die nutzungsstrukturellen Maßgaben für die städtebauliche Ordnung in diesem Bereich.

### **Maß der baulichen Nutzung**

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Grundflächenzahl mit 0,6 im Sondergebiet festgesetzt und ermöglicht damit die Realisierung der beabsichtigten Baumaßnahmen. Darüber hinaus ergibt sich die bauliche Entwicklung aus den durch die festgesetzten Baugrenzen bestimmten überbaubaren Grundstücksflächen, aus den festgesetzten Geschosshöhen zusammen mit den festgesetzten Bauhöhen und ermöglicht damit einerseits die Realisierung des in Größe und Vielfalt beabsichtigten Stadtbereichszentrums und andererseits die hierfür notwendigen Grün- und Frei- und Stellplatzflächen und die Zufahrt zum Haltepunkt. Auf die Festsetzung einer Geschossflächenzahl kann daher verzichtet werden.

## **6.2.2 Bebaubare Flächen, Bauhöhe, Bauweise und Bauform**

### **überbaubare Grundstücksflächen**

Die durch die festgesetzten Baugrenzen bestimmten überbaubaren Grundstücksflächen geben den Rahmen für die zukünftigen Gebäude des Stadtbereichszentrums und können vollständig ausgeschöpft werden.

### **Zahl der Vollgeschosse und Bauhöhen**

Die Zahl der Vollgeschosse ist zwingend mit ein und zwei Vollgeschossen festgesetzt, damit genau die beabsichtigte Gebäudestruktur entsteht. Ebenso ist die Bauhöhe entsprechend der beabsichtigten Baumaßnahme mit jeweils einem konkreten Maß festgesetzt. Bezugspunkt für die Höhenangaben ist jeweils die Oberkante der fertig gestellten Grundstücksfläche, die zur unmittelbaren Erschließung dient, gemessen in der Mitte der Fassadenlänge des jeweiligen Gebäudes bzw. Gebäudeteils (TF 1.2).

## **6.2.3 Stellplätze und Anlieferung**

Auf den Freiflächen und auf einer Dachfläche sind für die zukünftige Nutzung in ausreichender Zahl Stellplätze für PKW, teils in Schrägaufstellung, teils in Senkrechtaufstellung im Bebauungsplan festgesetzt. Die Parkflächen werden über ein Einbahnstraßensystem im Bereich der schräg angeordneten Parkplätze erschlossen, um ein schnelles Ein- und Ausparken vor den Ladezonen zu ermöglichen. In den übrigen Parkbereichen, einschließlich der Stellplätze auf dem Parkdeck, erhalten die zugehörigen Fahrbahnen einen Zweirichtungsverkehr.

Insgesamt werden 267 Stellplätze nachgewiesen, von denen sich ca. 110 auf dem Parkdeck im Obergeschoss befinden.

Lage und Abmessung der Stellplätze werden durch die zeichnerischen Festsetzungen definiert: Damit dieses Konzept umgesetzt wird, ist textlich im Bebauungsplan festgesetzt, dass Stellplätze nur innerhalb der festgesetzten Flächen für Stellplätze zulässig und Garagen und überdachte Stellplatzanlagen außerhalb überbaubarer Flächen unzulässig sind (TF 1.3). Darüber hinaus ist auf den Freiflächen und auf dem Parkdeck ausreichend Platz für 138 erforderliche Fahrradstellplätze vorgesehen.

Die Hauptanlieferungszone für das Vorhaben wird zentral von der Westseite der Bebauung parallel zur Erschließungsstraße organisiert. Der Anlieferungsbereich wird von der öffentlichen Verkehrsfläche durch eine 1,8 m hohe Hecke, soweit nicht für die Zufahrt freizuhalten, abgeschirmt. Täglich beliefern nicht mehr als zwei LKWs das Stadtbereichszentrum. Vom Anlieferungsbereich aus wird die Ware über das Obergeschoss zu den einzelnen dort vorhandenen Lagern der Läden verteilt. Die übrigen Läden werden auf der Ostseite des Geländes über den Parkplatz angeliefert, da sich dort die kleineren Läden befinden, bei denen die Anlieferung über Kleintransporter erfolgt. Die zweispurige Fahrbahn ermöglicht die Anlieferung ohne Behinderung für den Parkplatzverkehr.

Darüber hinaus muss der außerhalb des Bebauungsplanes gelegene Aldi über die südlichen Parkplatzflächen mittels Sattelzügen angeliefert werden. Dafür ist im Einbahnstraßensystem des Parkplatzes durch entsprechende Schleppkurven ausreichend Bewegungsraum vorgesehen, so dass ein Einfahren, Beliefern und Ausfahren der Sattelzüge problemlos möglich ist.

## **6.2.4 Freiflächen, Begrünung, Nebenanlagen**

Damit die Aufenthaltsqualität des zukünftigen Stadtbereichszentrums für die Öffentlichkeit gewährleistet wird, sind alle Freiflächen auf der Grundlage eines Freiflächengestaltungsplanes zu gestalten und dauerhaft zu erhalten (TF 2.1). Der Freiflächengestaltungsplan umfasst auch den

außerhalb des Vorhaben- und Erschließungsplanes liegenden Bereich des Bahnhofteppunktes und wird als Anlage zum Durchführungsvertrag wirksam.

Dabei ist aus stadtgestalterischen Gründen und aus Belangen des Umweltschutzes zu beachten, dass die nicht überbaubaren Flächen der Grundstücke zu begrünen und mit standortgerechten Laubgehölzen zu bepflanzen sind, soweit sie nicht für notwendige Zuwegungen und Stellplätze benötigt werden.

Darüber hinaus wird festgesetzt, dass innerhalb ebenerdiger Stellplatzanlagen je angefangener 6 Stellplätze ein hochstämmiger, großkroniger Laubbaum (Spitzahorn oder Esche) mit einem Stammumfang von mindestens 18-20 cm fachgerecht zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten ist. Je Baum ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens 6 m<sup>2</sup> bei einer Mindestbreite von 1,5 m vorzusehen. Und innerhalb der Fläche zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen ist im Bereich der Anlieferung eine geschnittene Hecke aus heimischen Laubgehölzen wie z. B. Hainbuche (*Carpinus betulus*), Buche (*Fagus sylvatica*) zu pflanzen, zu pflegen und dauerhaft zu erhalten. Durch Schnitt- und Pflegemaßnahmen ist zu gewährleisten, dass die Hecke durchgehend eine Höhe von 1,80 m aufweist (TF 1.4).

Zwischen dem Anlieferungsbereich und dem Gehweg der öffentlichen Verkehrsfläche sowie zwischen den Stellplatzflächen und den angrenzenden Bahnanlagen sind Flächen zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen festgesetzt, damit durch eine 1,8 m hohe Hecke die öffentlichen Verkehrsflächen und die Bahnanlagen hier von den privaten Verkehrsflächen abgeschirmt sind.

Ebenfalls aus stadtgestalterischen Gründen sind Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und andere in den Abstandsflächen zulässige bauliche Anlagen auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen unzulässig. Ausnahmsweise zulässig sind notwendige Einkaufswagenüberdachungen und Überdachungen von Fahrradabstellplätzen (TF 1.5).

### **6.2.5 Werbeanlagen**

Werbeanlagen sind nur zulässig an der Stätte der Leistung. Ausnahmen können gestattet werden für einheitlich gestaltete, in Sammelanlagen zusammengefasste Hinweisschilder.

Unzulässig sind Werbeanlagen oberhalb der Traufe, an Schornsteinen und anderen hochragenden Bauteilen sowie Werbeanlagen in beweglicher, veränderlicher oder reflektierender Form (TF 2.2).

Diese Festsetzung trägt den verbindlichen Zielen dieses Planes Rechnung und ordnet die Ausstattung des Gebietes mit Werbeanlagen im Grundsatz in die des gesamten Bebauungsplanes Nr. 342 ein und ergänzt sie.

### **6.3 Verkehrsflächen / Erschließung**

Die Weseler Straße ist eine der Hauptzufahrtsstraßen nach Münster. Die Verkehrsbelastung dieser Straße ist neben den innerstädtischen Verkehren auch durch die Pendlerverkehre geprägt und führt dazu, dass es in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend zu Verkehrsbehinderungen kommt.

Für die Weseler Straße liegt eine Verkehrsprognose (Prognosejahr 2020) vom Mai 2008 vor. Sie berücksichtigt die Strukturen des rechtswirksamen Flächennutzungsplanes von der Böselagerstraße bis zur BAB A 1, inklusive der geplanten Versorgungsstrukturen (Stadtbereichszentrum, Erweiterung Stadtteilzentrum) sowie die Netzergänzungen durch die Verlegung der Heroldstraße und der Verbindungsstraße zwischen der Weseler Straße und der Mecklenbecker Straße (Fritz-Stricker-Straße).

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Verkehrsbelastung im Bereich des Stadtbereichszentrums zurzeit bei ca. 17.200 KFZ/ 24 h liegt (Analyse 2008). In den Spitzenstunden ist die Leistungsfähigkeit der Weseler Straße erreicht. Zukünftig ist für den gleichen Straßenabschnitt ein Anstieg auf ca. 22.900 KFZ/ 24h zu erwarten (Prognose 2020). Aufgrund der Ausschöpfung der Kapazitätsreserven werden die Verkehrszunahmen vorrangig außerhalb der Spitzenstunden erfolgen.

Durch das geplante Stadtbereichszentrum werden zwar Quell- und Zielverkehre ausgelöst, diese sind aber nicht maßgeblich für die zu erwartenden Prognoseverkehrsstärken im Zuge der Weseler Straße. Die Verkehrsprognose berücksichtigt sämtliche gewerbliche und andere städtebauliche Entwicklungen – und deren Ziel- und Quellverkehre – im Stadtgebiet. Diese Gesamtentwicklung ist maßgeblich für die Entwicklung der Verkehrsmengen.

Zur Verbesserung der verkehrlichen Entwicklung im Stadtteil Mecklenbeck sind folgende Maßnahmen geplant:

- Bereits für 2011 ist der Umbau der sogenannten „Spinne“ im Bereich der Zufahrt zur Umgehungsstraße geplant. Durch den Umbau soll gewährleistet werden, dass die Rückstaus in der Weseler Straße wesentlich kürzer werden.
- Ab 2012 wird die Steuerung aller Lichtsignalanlagen im Zuge der Weseler Straße verbessert. Damit soll ein besserer Verkehrsablauf gewährleistet werden. Eine Verbesserung des ÖPNV wird dabei ebenfalls erwartet.
- Die Durchbindung der Entlastungsstraße Mecklenbeck (GAD-Trasse) von der Weseler Straße bis zur Mecklenbecker Straße wird insbesondere den Dingbängerweg entlasten. Hier ist der Bebauungsplan bereits rechtskräftig. Der Straßenausbau kann beginnen, sobald die Finanzierung gesichert ist.
- Des Weiteren werden die Verlegung der Heroldstraße und der Bau des Bahnhaltepunktes ebenfalls eine Verbesserung herbeiführen. Die Planungsmittel für die Heroldstraße stehen ab 2013 zur Verfügung.

Das Plangebiet wird von der Weseler Straße über eine vorhandene öffentliche Zufahrtsstraße und eine weitere private Zufahrt erschlossen. Dieses Erschließungskonzept dient einerseits dem geplanten Stadtbereichszentrum und andererseits ebenfalls der Erreichbarkeit des geplanten Haltepunktes. Folgende Maßnahmen sind zur Anbindung des Plangebietes vorgesehen:

- Die auf der Weseler Straße vorhandene Linksabbiegerspur auf das Gelände entfällt, um den Verkehrsfluss durch mögliche Rückstaus in den Kreuzungsbereich Heroldstraße nicht zu behindern, so dass die direkt an die Weseler Straße grenzende Zufahrt nur über Rechtseinbiegen aus Mecklenbeck kommend und Rechtsausfahren Richtung Stadt genutzt werden kann.
- Die Hauptzufahrt wird mittels Ampelanlage geregelt. Die öffentliche Verkehrsfläche erhält eine zusätzliche Linksabbiegerspur, damit der abfahrende Verkehr auch stadtauswärts ausreichend erfolgen kann. Die öffentliche Verkehrsfläche wird mit in den Bebauungsplan einbezogen.
- Zur besseren Führung des Fußgängerverkehrs und zum schnelleren Abfluss des Verkehrs wird der Überweg in der Weseler Straße auf die östliche Seite der Zufahrtsstraße verlegt.
- Zur Erreichbarkeit des zukünftigen DB – Haltepunktes ist die erforderliche Fläche als mit Geh- Fahr- und Leitungsrechten für die Öffentlichkeit und den Erschließungsträger zu belastende Fläche festgesetzt.

Der eigentliche Zugangsbereich zum zukünftigen Haltepunkt wird zusätzlich als aufgepflasterte Verkehrsfläche festgesetzt, um hier eine der zukünftigen Nutzung entsprechende hochwertige Aufenthaltsqualität zu gewährleisten. Außerhalb des Plangebietes wird im Zuge der Verlegung der Heroldstraße eine separate öffentliche Wegeverbindung von der Weseler Straße zum Haltepunkt vor. Die direkte Verbindung zu den Bahnsteigen ist als Bahnanlage festgesetzt.

Darüber hinaus wird in den textlichen Festsetzungen darauf hingewiesen, dass bei baulichen Veränderungen auf den Flächen in der Nähe der DB-Grenze rechtzeitig durch detaillierte und aussagekräftige Unterlagen in Form von Bauanträgen die DB Services Immobilien GmbH gesondert zu beteiligen ist, um Gefahren für den Eisenbahnbetrieb ausschließen zu können (Hinweis 3.2).

Die festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen, die festgesetzte aufgepflasterte Verkehrsfläche und die Bahnanlage sind nicht Bestandteil des Vorhaben- und Erschließungsplanes.

Das neue Stadtbereichszentrum wird von den Stadtbuslinien 15 und 16 über die Haltestelle Meyerbeerstraße im 10`- Takt erschlossen. Mit der Realisierung des Haltepunktes und der Verlegung der Heroldstraße auf die westliche Seite des Stadtbereichszentrums wird die Haltestelle Meyerbeerstraße an den Kreuzungsbereich „verlegte Heroldstraße“ verschoben. Über den westlich des Stadtbereichszentrums gelegenen Fußweg wird dann der neue Haltepunkt erreicht und die Bus/Schiene-Verknüpfung für den Korridor Weseler Straße sichergestellt.

#### **6.4 Versorgung / technische Infrastruktur**

Für die zukünftige Stromversorgung des neuen Stadtbereichszentrums wird die südlich, außerhalb des Bebauungsplanes (am Aldi) gelegene Trafostation genutzt bzw. erweitert.

Die Gas- und Wasserversorgung wird über die angrenzenden Erschließungsstraßen sichergestellt.

Innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes befinden sich weitere Versorgungsleitungen (Gas, Wasser, Strom). Die Trassen werden durch entsprechende mit Leitungsrechten für den Erschließungsträger zu belastende Flächen im Bebauungsplan festgesetzt.

#### **6.5 Ausgleichsflächen**

Die im Zuge der geplanten 2. Änderung des Bebauungsplanes vorgesehenen Festsetzungen führen aufgrund der bestehenden Festsetzungen als Gewerbegebiet bzw. Verkehrsfläche zu keinem weitergehenden Eingriff in Natur und Landschaft. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich.

#### **6.6 Immissionsschutz**

Für den Bebauungsplan liegt eine schalltechnische Untersuchung vor (Planungsbüro für Lärmschutz Altenberge 5/2008). Danach wirken auf das geplante Sondergebiet erhebliche Lärmimmissionen von bis 79 dB(A) tags und 71 dB(A) nachts zur Weseler Straße bzw. 66 dB(A) tags und 67 dB(A) nachts zur DB-Strecke. Die Orientierungswerte für SO werden damit um 14 dB(A) tags und 16 dB(A) nachts überschritten. Ein aktiver Lärmschutz wurde bedingt durch die geplante Nutzung und die Zufahrt von der Weseler Straße nicht untersucht. Es sind jedoch Lärmpegelbereiche bis hin zu Lärmpegelbereich VII erforderlich, die einschließlich textlicher Festsetzungen im vorliegenden Bebauungsplan enthalten sind (TF 1.6). Der Gutachter empfiehlt zudem auf die Anordnung von Büroräumen oder Aufenthaltsräumen zur Weseler Straße hin zu verzichten.

Aus diesem Grund ist festgesetzt (TF 1.6), dass bei Büroräumen oder Aufenthalts-/Sozialräumen, die nur Fenster zu Fassaden mit den Lärmpegelbereichen V-VII besitzen, für ei-

ne ausreichende Belüftung (d.h. 1- bis 2- facher Luftwechsel/Stunde) bei geschlossenen Fenstern und Türen zu sorgen ist. Dabei ist zu gewährleisten, dass die durch die Schallschutzmaßnahmen erzielte Lärmdämmung nicht beeinträchtigt wird.

Hinsichtlich des zu erwartenden Gewerbelärms wird im Gutachten eine Aussage zu potenziellen Beeinträchtigungen in der Nachbarschaft (Wohngebiet südlich der Bahn, Wohngebiet östlich geplanter Heroldstraße, Wohnbebauung nördlich Weseler Straße) getroffen. An allen überprüften Immissionsorten in diesem Gebiet werden die Richtwerte um mind. 6 dB(A) unterschritten und sind damit absolut unbedenklich.

### 6.7 Altlasten / Altstandorte

Im Bereich der Planung befindet sich die im städtischen Altlast-/Verdachtsflächenkataster geführte Fläche 30. Hierbei handelte es sich um Betriebe, bei denen mit Wasser gefährdenden Stoffen umgegangen worden ist.

Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung wurden im Bereich einer Eigenverbrauchertankanlage durchgeführt, diese zeigten keine Verunreinigungen des Erdreichs.

Eine Kennzeichnung der Altlast-/Verdachtsfläche im Bebauungsplan ist nicht erforderlich.

### 6.8 Denkmalschutz / Archäologie

Boden- und Baudenkmale sind im Änderungsbereich nicht vorhanden.

## 7. Flächenbilanz

<b>Gesamtfläche</b>	<b>16.386 m<sup>2</sup></b>	<b>1,64 ha</b>	<b>100,00 %</b>
Verkehrsfläche	1.421 m <sup>2</sup>	0,14 ha	8,67 %
Bahnanlagen	64 m <sup>2</sup>	0,01 ha	0,39 %
Öffentliche Zufahrt zum Haltepunkt	1.474 m <sup>2</sup>	0,15 ha	8,98 %
Sondergebiet	13.427 m <sup>2</sup>	1,34 ha	81,96 %
Flächen des Vorhaben- und Erschließungsplanes	15.179 m <sup>2</sup>	1,52 ha	92,63 %

**Tabelle 1: Flächenbilanz**

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

### 8.1 Rahmen der Umweltprüfung

Für die vorhabenbezogene 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 342 wurde eine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt. Die für das Vorhaben aufgrund der vorgesehenen Geschossfläche im Einzelhandel von über 5.000 m<sup>2</sup> erforderliche Einzelfallprüfung zur Feststellung einer UVP-Pflicht ist damit entbehrlich (vgl. § 17 UVPG i. V. m. Anlage 1 Nr. 18.8/18.6 UVPG).

Die in der Umweltprüfung ermittelten voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen werden in nachfolgendem Umweltbericht beschrieben und bewertet. Maßstab für die Bewertung der Umweltauswirkungen sind die im Baugesetzbuch sowie in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes.



## 8.2 Kurzdarstellung der Planung

Im Gewerbegebiet Weseler Straße sollen die Voraussetzungen zur Ansiedlung von Einzelhandel geschaffen werden. Das bestehende Planungsrecht des Bebauungsplanes lässt die gewünschte bauliche Entwicklung jedoch nicht zu.

Mit der vorhabenbezogenen 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 342 auf einer Fläche von ca. 1,64 ha und der damit verbundenen Festsetzung eines Stadtbereichszentrums sind insbesondere folgende konkreten Festsetzungen verbunden: (vgl. Kap. 6):

- Einzelhandelsnutzung mit einer Gesamtverkaufsfläche von maximal 7.250 m<sup>2</sup> einschließlich Festlegung der jeweils zulässigen Teilverkaufsflächen und Sortimente,
- Einrichtungen für Fitness (max. 1.400 m<sup>2</sup>) und Gastronomie (max. 300 m<sup>2</sup>),
- Anlage von 267 Stellplätzen, davon ca. 110 auf dem Parkdeck im Obergeschoss,
- Öffentliche Zufahrt zum geplanten DB-Haltepunkt Mecklenbeck.

Die Erschließung erfolgt einerseits von der Westseite des Plangebietes über eine private Zufahrt und andererseits von Norden über eine Zufahrt von der Weseler Straße. Die Anlieferung erfolgt von der Westseite des Gebietes. Für Fahrräder sind 138 erforderliche Stellplätze vorgesehen.

Unversiegelte Freiflächen verbleiben in geringem Umfang vor der Fassade zur Weseler Straße. Durch Baumpflanzungen erfolgt eine Untergliederung der Stellplatzflächen.

Im Kontext mit der Änderung des Bebauungsplanes (VBP) ist die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 486 (Mecklenbeck – Verlegte Heroldstraße / Neuer DB-Haltepunkt) zu berücksichtigen. Es ist beabsichtigt die verlegte Heroldstraße unmittelbar östlich des Plangebietes an die Weseler Straße anzubinden. Die Bahnlinie wird zu diesem Zweck untertunnelt.

## 8.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

Für die Beurteilung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen sind neben den sich unmittelbar aus dem Baugesetzbuch ergebenden Umweltschutzziele insbesondere folgende fachgesetzlichen Ziele und Vorgabe des Umweltschutzes zu berücksichtigen.

Schutzgut	fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes
Menschen / Gesundheit	- Bundesimmissionsschutzgesetz (§ 50 BImSchG) - DIN 18005 (technische Regelwerke) - TA-Lärm - 22. BImSchV
Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt Landschaft	- Bundesnaturschutzgesetz (Eingriffsregelung i.V.m. den Regelungen des BauGB)
Boden	- Bundesbodenschutzgesetz/-verordnung (BBodSchG/BBodSchV)

**Tabelle 2: Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes**

Die Art und Weise, wie die fachgesetzlichen Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes im Rahmen des Verfahrens berücksichtigt werden, wird jeweils bei den einzelnen Schutzgütern dargestellt.

## 8.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose

Für die zu prüfenden Schutzgüter erfolgt entsprechend der jeweiligen Relevanz für den Bebauungsplan eine Darstellung und Bewertung der Bestandsituation, eine Prognose der zu erwartenden Auswirkungen der Planung sowie die Vorstellung der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen. Ausgangspunkt der Bewertung ist die planungsrechtlich zulässige Bestandssituation.

Erhebliche Umweltauswirkungen konnten für die Änderungsbereiche im Hinblick auf die Schutzgüter Wasser und Klima sowie für Kultur- und Sachgüter durch das bestehende Planungsrecht bzw. die gegenwärtige Nutzung weitgehend ausgeschlossen werden, so dass auf eine ausführlichere Darlegung verzichtet werden kann.

### 8.4.1 Mensch

Auf der Grundlage des Bebauungsplanes Nr. 342 haben sich südlich der Weseler Straße Gewerbebetriebe und Einzelhandel angesiedelt. Das Stadtbereichszentrum wird von Verkehrsstraßen (Eisenbahnlinie Wanne-Eickel – Bremen / Weseler Straße) eingefasst. Die nächsten zusammenhängenden Wohngebäude (Allgemeine Wohngebiete) liegen jenseits der Bahnlinie bzw. der Weseler Straße in rund 80 bzw. 100 m Entfernung. Ein kleineres Wohngebiet liegt zudem östlich des Plangebietes in rund 80 m Entfernung.

Vorbelastungen durch Immissionen:

Die Weseler Straße ist durch das gegenwärtige Verkehrsaufkommen (Analyse 2008: 17.200 Kfz/24 h) vorbelastet. Das Plangebiet ist dadurch erheblichen Lärmimmissionsbelastungen durch den Verkehr auf der Weseler Straße sowie zusätzlich durch die südlich verlaufende Bahnstrecke ausgesetzt. Darüber hinaus wird das Gebiet zurzeit durch internen gewerblichen Lärm belastet.

Nach den Abschätzungen des „Aktionsprogramms Umwelt und Gesundheit NRW“ (APUG 2004) ist bei offener Bebauung und guter Durchlüftung bei einer Verkehrsbelastung von 16.000 Kfz/Tag und mehr eine Überschreitung der Grenzwerte für Feinstaub bzw. NO<sub>2</sub> in Betracht zu ziehen. Eine klimaökologische Funktion kommt dem Raum nicht zu.

### Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Minderung

Lärmimmissionen

Zur Ermittlung der Lärmimmissionen liegt ein Schalltechnisches Gutachten vor (Planungsbüro für Lärmschutz Altenberge, 2008). Für den Straßenverkehr wird als Prognosehorizont das Jahr 2020 angesetzt. Im betreffenden Abschnitt der Weseler Straße ergibt sich demnach eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf 22.900 Kfz/24h. Die maximalen Beurteilungspegel im Nahbereich der Weseler Straße führen zu Lärmimmissionen von 79 dB(A) tags und 71 dB(A) nachts. Die für das Sondergebiet angesetzten Orientierungswerte der DIN 18005 für eine gewerbliche Nutzung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts werden mit 14 dB(A) tags und 16 dB(A) nachts erheblich überschritten. Bezogen auf den Bahnverkehr liegen die Immissionen im Nahbereich mit 66 dB(A) tags und 67 dB(A) nachts vor allem nachts noch deutlich über den Orientierungswerten.

Ein durchgängiger aktiver Lärmschutz zur Weseler Straße ist durch die Erschließungssituation nicht möglich. Zudem ergeben sich aus Sicht des Gutachters bei der gewerblichen Nutzung keine zwingenden Gründe zur Anordnung von aktivem Lärmschutz. Den Lärmimmissionen wird stattdessen durch passive Maßnahmen in Form von ausgewiesenen Lärmpegelbereichen begegnet. Entlang der im Bebauungsplan gekennzeichneten Baugrenzen müssen bei Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung der Gebäude in den nicht nur zum vorübergehenden Auf-

enthalt von Menschen vorgesehenen Räumen die Anforderungen an das resultierende Schalldämm-Maß gemäß den ermittelten und ausgewiesenen Lärmpegelbereichen (LPB V-VII) nach DIN 4109 erfüllt werden. Bei Lärmpegelbereich VII ist bei Büronutzung gemäß DIN 4109 ein erforderliches Schalldämm-Maß (erf.  $R'_{w,res}$ ) von 50 dB einzuhalten. Bedingt durch die hohen Lärmbelastungen entlang der Weseler Straße empfiehlt der Gutachter dort auf die Anlage von Büro- oder Sozialräumen von Mitarbeitern zu verzichten. Durch die Festsetzung einer ausreichenden Belüftung bei geschlossenen Fenstern (d.h. 1- bis 2-facher Luftwechsel/Stunde) wird eine entsprechende Nutzung grundsätzlich ermöglicht. (TF 1.6)

Im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens wurde weiterhin untersucht, ob es durch gewerblich verursachten Lärm (Parkverkehr, Anlieferung etc.) zu Beeinträchtigungen kommen kann. Im Änderungsbereich werden maximal 64 dB(A) tags erreicht, so dass der Orientierungswert von 65 dB(A) nicht überschritten wird. Auch für die in der näheren Umgebung befindlichen Wohngebäude wurde tags eine deutliche Unterschreitung der zulässigen Richtwerte der TA-Lärm um mindestens 6 dB(A) ermittelt. Eine Nutzung zur Nachtzeit ist nicht vorgesehen.

#### Luftschadstoffimmissionen

Im Rahmen der Voruntersuchungen zum Luftqualitätsplan Münster wurden durch ein Screening-Verfahren die „Hotspots“ mit erhöhten Immissionsbelastungen bestimmt. Dabei stellte sich heraus, dass neben der Verkehrsbelastung vor allem die lokalen Ausbreitungsbedingungen erheblichen Einfluss auf die Immissionsbelastung haben. In weiter östlich gelegen Abschnitten der Weseler Straße mit vergleichbarer Randbebauung, d.h. ohne Straßenschluchtcharakter, wurden trotz hoher DTV-Werte und hohem LKW-Anteil keine Werte erreicht, die in die Nähe der Grenzwerte der 22.BImSchV reichen. Die einseitige, bis zu 10,5 m hohe Straßenrandbebauung im Änderungsbereich, führt vor dem Hintergrund der gegenüberliegenden Ausgleichsfläche nicht zu einer problematischen Straßenschlucht. Erhebliche Luftbelastungen sind durch die Planung daher insgesamt nicht zu befürchten.

#### 8.4.2 Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt

Für die Pflanzen- und Tierwelt liegen durch die intensive gewerbliche Nutzung und die fast vollständige Versiegelung keine zusagenden Lebensbedingungen vor. Lediglich die Wiesenbrache im Osten des Gebietes ist als Lebensraum für Allerweltsarten anzusprechen.

Im Umfeld des Plangebietes befindet sich jenseits der Weseler Straße eine mit Bäumen und Sträuchern bepflanzte Ausgleichsfläche der Stadt Münster. Im Süden grenzt das Gebiet an Bahngelände mit artenreichen Ruderalsäumen an, das im Biotopkataster der LÖBF als schützwürdiges Biotop geführt wird.

#### Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Minderung

Schutzgebiete von europäischer Bedeutung (FFH-Gebiete / Vogelschutzgebiete) sind in der Umgebung nicht vorhanden. Das Vorkommen streng geschützter Arten ist aufgrund der intensiven Nutzung auszuschließen.

#### Eingriffsregelung

Für das Plangebiet liegt ein rechtskräftiger Bebauungsplan (Nr. 342) vor, der annähernd das gesamte Gebiet als Gewerbegebiet bzw. als Verkehrsfläche festsetzt. Eine rd. 560 m<sup>2</sup> große Fläche liegt außerhalb des Geltungsbereiches des bestehenden Bebauungsplanes. Diese Fläche wie auch die weiteren gewerblichen Flächen innerhalb des Bebauungsplanes sind nahezu vollflächig versiegelt, so dass hier kein Eingriff in Natur und Landschaft erfolgen kann. Die Versiegelung der Wiesenbrache ist durch das bestehende Planungsrecht bereits zulässig, so dass aus dem Eingriff in die Fläche keine Verpflichtung zum Ausgleich erwächst. Die Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen ist daher nicht erforderlich (§ 1a Abs. 3 BauGB).

### 8.4.3 Boden

Der überwiegende Teil des Änderungsbereiches stellt sich als versiegelte Fläche dar. Lediglich im östlichen Bereich wird ein Streifen einer heute unversiegelten Grünlandbrache in Anspruch genommen. Es handelt sich dabei nach Angaben der Bodenkarte 1:50.000 um einen Pseudogley-Podsol. Schutzwürdige Böden werden nicht tangiert.

Im Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 342 befindet sich eine im städtischen Altlasten-/Verdachtsflächenkataster geführte Fläche:

Für die Altlasten-/Verdachtsfläche Nr. 30, eine ehemalige Eigenverbrauchertankstelle, ergaben zwischenzeitlich durchgeführte Untersuchungen keine Hinweise auf Kontaminationen des Erdreiches.

#### Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Minderung

Durch die Planung werden ca. 900 m<sup>2</sup> neu versiegelt. Die Versiegelung und damit verbunden auch die verringerte Grundwasserneubildung sind jedoch bereits über den bestehenden Bebauungsplan zulässig.

Von der Altlastenverdachtsfläche geht nach derzeitigem Kenntnisstand keine Gefährdung von Schutzgütern aus. Von einer Kennzeichnung der Fläche im Bebauungsplan wird daher abgesehen.

Durch die Wiedernutzbarmachung bzw. Nachverdichtung einer gewerblichen Fläche dient die Planung insgesamt der Innenentwicklung und leistet einen Beitrag zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden (§1a Abs. 2 BauGB).

### 8.4.4 Landschaft

Das Plangebiet wird in gestalterischer Hinsicht durch die gewerbliche Nutzung der Fläche und des Umfeldes geprägt. Die freie Landschaft wird nicht tangiert. Das Gebiet wird eingefasst durch die raumbestimmenden Verkehrsstrassen der Weseler Straße und der Bahnlinie Wanne-Eickel – Bremen. In nördlicher Richtung grenzen jenseits der Weseler Straße Ausgleichsflächen mit Anpflanzungen von Bäumen und Sträuchern an das Plangebiet.

#### Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Minderung

Mit der Änderung des Bebauungsplanes erfolgt eine bauliche Neuordnung des Gebietes. Das entlang der Weseler Straße geplante 10,50 m hohe Gebäude, das im Vergleich zum heutigen Gebäude rund 9,0 m näher an die Straße heranrückt, bewirkt die Ausbildung einer markanten Raumkante. Eine das Landschaftsbild wesentlich beeinträchtigende Wirkung ist durch die Änderung des Bebauungsplanes aufgrund der Vorprägung des Raumes und den geringen Bezug zur freien Landschaft nicht zu erwarten. Als positive Maßnahmen erfolgen auf den ebenerdig angelegten Stellplatzanlagen die Anpflanzung eines hochstämmigen Baumes je 6 Stellplätze sowie die Begrünung der nicht überbaubaren bzw. für Stellplätze und Zuwegungen benötigten Grundstücksflächen auf der Grundlage eines Freiflächengestaltungsplanes. Insgesamt sind 36 Standorte für Baumpflanzungen vorgesehen. Zusätzlich erfolgt durch die Anpflanzung von Hecken im Anlieferungsbereich und entlang der Bahnlinie eine wirksame gestalterische Abgrenzung der Nutzungen.

### 8.4.5 Wechselwirkungen der Schutzgüter

Wechselwirkungen von erheblicher Relevanz sind nicht erkennbar.

#### **8.4.6 Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen**

Als erheblich nachteilige Umweltauswirkungen sind solche Wirkungen zu verstehen, die auch unter Berücksichtigung von vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich die Umwelt beeinträchtigen.

Als erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigung sind die auf das Plangebiet einwirkenden Lärmimmissionen zu berücksichtigen. Durch das enge Heranrücken der Baugrenzen an die Weseler Straße werden mit Belastungen von 79 dB(A) tags Werte erreicht, die nur in Verbindung mit dem Verzicht auf Wohnnutzung und weit reichende passive Schutzvorkehrungen bei Büronutzung nicht als gesundheitsgefährlich einzustufen sind.

#### **8.5 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)**

Bei Beibehaltung der gegenwärtigen Planung lässt sich das Planungsziel eines Stadtbereichszentrum gemäß Einzelhandelskonzept nicht verwirklichen. Längerfristig wäre bei Verzicht auf die Planung die Ansiedlung von Gewerbebetrieben gemäß Bebauungsplan zu erwarten.

Hinsichtlich der Umweltauswirkungen ist bei Beibehaltung der gegenwärtigen Planung entsprechend der Ausführungen des Kapitels 8.4 nicht von erheblichen Mehr- oder Minderbelastungen auszugehen.

#### **8.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten**

Auf der Ebene des Bebauungsplanes wurden keine anderweitigen Planungsmöglichkeiten untersucht.

#### **8.7 Überwachung (Monitoring)**

Die Gemeinden sind verpflichtet, die erheblichen Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne entstehen, zu überwachen. Sie werden damit in die Lage versetzt, nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und ggf. geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

Die Weseler Straße liegt im Bereich des Hauptverkehrsstraßennetzes der Stadt Münster, das im Zuge der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie alle 5 Jahre auf seine Lärmsituation hin überprüft wird. Weitere erhebliche Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung des Bebauungsplanes zu überwachen wären, sind nicht abzusehen. Auf ein spezielles Monitoring der Umweltauswirkungen kann daher verzichtet werden. Darüber hinaus unterrichten die zuständigen Behörden im Rahmen ihrer Mitwirkungspflicht die Stadt Münster, sofern sie im Zusammenhang mit der Durchführung des Bebauungsplanes Erkenntnisse über erheblich nachteilige Umweltauswirkungen erlangt haben (§ 4 Abs. 3 BauGB).

#### **8.8 Zusammenfassung**

Die Stadt Münster beabsichtigt mit der vorhabenbezogenen 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 342 die Entwicklung eines Stadtbereichszentrums mit Angeboten des Einzelhandels. Zugleich wird eine Anbindung an den geplanten DB-Haltepunkt Mecklenbeck vorbereitet.

Der Umweltbericht fasst die geprüften Umweltauswirkungen der Planung zusammen und bewertet diese umweltfachlich.

Im Änderungsbereich ist von erheblichen Lärmbelastungen auszugehen. Die Orientierungswerte der DIN 18005 werden im Nahbereich der Weseler Straße mit 14 dB(A) tags und 16 dB(A) nachts erheblich überschritten (Prognosejahr 2020). Auch der Bahnverkehr an der Südseite führt zu Überschreitungen der Orientierungswerte. Eine Wohnnutzung ist im Gebiet nicht vorgesehen. Da ein aktiver Schallschutz aus technischen und gestalterischen Gründen nicht vorge-

nommen wird, sind in Abhängigkeit von den festgesetzten Lärmpegelbereichen (V-VII) passive Maßnahmen am Gebäude vorzusehen.

Aufgrund der insgesamt guten Durchlüftungssituation ist trotz hoher Verkehrsbelastung nicht von Luftschadstoffbelastungen im Bereich der Grenzwerte der 22.BImSchV auszugehen.

Mit der Planung ist keine Neuversiegelung verbunden, die zu einem Eingriff in Natur und Landschaft führen könnte, da das Areal bereits heute nahezu vollständig versiegelt und als Gewerbegebiet überplant ist. Von einer im Änderungsbereich befindlichen Altlastenverdachtsfläche geht nach derzeitigem Kenntnisstand keine Gefährdung von Schutzgütern aus. Durch die Wiedernutzbarmachung bzw. Nachverdichtung einer gewerblichen Fläche dient die Planung insgesamt der Innenentwicklung und leistet einen Beitrag zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich verbleiben -abgesehen von den sehr hohen Lärmimmissionen im Plangebiet- somit keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen.

## 9. Gesamtabwägung

Die vorgetragenen Umweltbelange werden weitestgehend berücksichtigt, so dass erhebliche Belastungen -abgesehen von den sehr hohen Lärmimmissionen im Plangebiet- nicht auftreten.

Durch die Planung erfolgen keine Eingriffe in Natur und Landschaft. Von der vorhandenen Altlastenverdachtsfläche geht keine Gefährdung von Schutzgütern aus.

Den auf das geplante Sondergebiet einwirkenden erheblichen Lärmimmissionen von bis 79 dB(A) tags und 71 dB(A) nachts zur Weseler Straße bzw. 66 dB(A) tags und 67 dB(A) nachts zur DB-Strecke wird durch Festsetzungen von Lärmpegelbereichen bis hin zu Lärmpegelbereich VII mit der Konsequenz von entsprechenden passiven Schallschutzmaßnahmen beim Bau der Gebäude ausreichend begegnet. Darüber hinaus wird festgesetzt, dass bei Büroräumen oder Aufenthalts-/Sozialräumen, die nur Fenster zu Fassaden mit den Lärmpegelbereichen V-VII besitzen, für eine ausreichende Belüftung bei geschlossenen Fenstern und Türen zu sorgen ist. Dabei ist zu gewährleisten, dass die durch die Schallschutzmaßnahmen erzielte Lärmdämmung nicht beeinträchtigt wird. Damit sind gesunde Arbeitsverhältnisse im ausreichenden Maße sichergestellt.

Die Errichtung des multifunktionalen Stadtbereichszentrums mit vielfältigem Einzelhandelsangebot und direkter Anbindung an den künftigen Bahnhof stellt eine bedeutsame städtebauliche Maßnahme für die Weiterentwicklung der Stadt Münster und für die Versorgung der Bevölkerung dar. Sie ist stadtstrukturverträglich, dient der Innenentwicklung und leistet einen Beitrag zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden.

In Abwägung zu den verbleibenden Umweltbelangen sollte den Zielen des Bebauungsplanes in der vorliegenden Fassung gefolgt werden.

## 10. Realisierung der Planung / Durchführungsmaßnahmen

Zur Durchführung des Bebauungsplanes sind keine Maßnahmen der öffentlichen Hand zur Ordnung des Grund und Bodens erforderlich.

Die Verwirklichung des Bebauungsplanes berührt zwar die persönlichen Lebensumstände der im Plangebiet arbeitenden Menschen, nachteilige Auswirkungen in wirtschaftlicher oder sozialer Hinsicht sind jedoch nicht zu erwarten. Ein Sozialplan ist daher nicht erforderlich.

Zur Beurteilung der Auswirkungen der Planung auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Bevölkerung, -insbesondere auf die sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedürfnisse, die Belange der Familien, der jungen, alten und behinderten Menschen sowie die unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer- wurden die zuständigen Ämter, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beteiligt. Während dieser Behördenbeteiligungen sowie während der Beteiligungen der Bürgerinnen und Bürgern im Planverfahren wurden keine weiteren Anhaltspunkte ersichtlich die eine nicht berücksichtigte Betroffenheit der verschiedenen Bevölkerungsgruppen erkennen lassen.

Die Realisierung des Bebauungsplanes wird sich auf die persönlichen Lebensumstände der im Plangebiet lebenden und arbeitenden Menschen auswirken. Nachteilige Auswirkungen in sozialer und wirtschaftlicher Sicht sind jedoch nicht erkennbar. Ein Sozialplan ist daher nicht erforderlich

Zur Realisierung dieses Bebauungsplanes werden ergänzende, öffentlich-rechtliche Vereinbarungen zwischen der Stadt Münster und dem Vorhabenträger abgeschlossen (Durchführungsvertrag). Im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes sind nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet hat (§ 9 Abs. 2 BauGB) (Hinweis 3.1).

Wesentliche Inhalte des Vertrags werden sein:

- Die Einhaltung der in dieser Begründung aufgeführten städtebaulichen Ziele und der daraus folgenden Festsetzungen des Bebauungsplanes, insbesondere die konkreten Sortimente und Ladengrößen, die den vorgegebenen Nutzungsrahmen des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes nicht überschreiten dürfen,
- die Beachtung der technischen und gestalterischen Anforderungen an die Bau-, Erschließungs- und Infrastrukturmaßnahmen,
- die Kostenübernahmeverpflichtungen in Bezug auf die maßnahmenbedingte Infrastruktur und
- eine Realisierungsverpflichtung zu den konkreten Bau- und Erschließungsvorhaben.

Diese Begründung dient gemäß § 9 (8) BauGB als Anlage zu dem durch den Rat der Stadt Münster am \_\_\_\_\_ beschlossenen geänderten Entwurf der vorhabenbezogenen 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 342: Mecklenbeck – Weseler Straße / Autobahzubringer (B 51 a) / Bahnstrecke Wanne-Eickel – Bremen / Heroldstraße (tlw. mit Vorhaben- und Erschließungsplan).

Münster,

Lewe  
Oberbürgermeister